

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 30 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1986	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 59

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1593

Κύρωση της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) και της τελικής Πράξης της όγδοης Αναθεωρητικής Διάσκεψης των διεθνών Συμβάσεων για τη μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) και επιβατών και αποσκευών (CIV) με το σιδηρόδρομο.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η Σύμβαση που υπογράφηκε στη Βέρνη την 9 Μαΐου 1980, «για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), με το πρωτόκολλο, τα παραρτήματα Α και Β, τα προσαρτήματα Ι έως και IV, του επισυνάπτονται σ' αυτήν, και η τελική Πράξη της όγδοης Αναθεωρητικής Διάσκεψης των διεθνών Συμβάσεων για τη μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) και επιβατών και αποσκευών (CIV) με το σιδηρόδρομο», των οποίων τα κείμενα σε πρωτότυπο στη γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχουν ως εξής:

CONVENTION

relative

aux transports internationaux ferroviaires

(COTIF)

Les Parties Contractantes,

reunies en application de l'article 69, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

- convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,

- reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques,

sont convenues de ce qui suit :

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée «l'Organisation».

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

§ 2 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole annexé à la Convention dont il fait partie intégrante.

Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 3 Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.

§ 2 Le régime de droit prévu au § 1 peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

Article 3

Règles uniformes CIV et CIM

§ 1 Les transports en trafic international direct sont soumis :

- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention;

- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention.

§ 2 Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes: liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.

§ 3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 4 Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 4

Définition de la notion «Convention»

Dans les textes ci-après, l'expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2 et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.

Titre II

Structure et fonctionnement

Article 5

Organes

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

Article 6

Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale

a) établit son règlement intérieur;

b) détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1;

c) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;

d) fixe, par période quinquennale, le montant que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

e) décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

f) décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;

g) décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.

§ 3 L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi que dans les cas prévues aux articles 19, § 2 et 23, § 2 et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5 Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.

Toutefois, pour l'application du § 2 d) et du § 2 e), dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modifications de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.

§ 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.

§ 7 Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visées à l'article 19, § 2.

Article 7
Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose des représentants de onze Etats membres.

La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.

Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période.

Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2 Le Comité

a) établit son réglement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;

d) nomme, et tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;

e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;

f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;

g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;

h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;

i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;

j) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions ert recommandations;

k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

§ 3 S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siège de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

Article 8
Commissions

§ 1 La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après appelée «Commission d'experts», se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2 La Commission de révision

a) décide, conformément à l'article 19 § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine, conformément à l'article 6 § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

La Commission d'experts

décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

§ 3 L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7 et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 4 A la Commission de révision, la quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales, ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre ju jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commission d'experts.

§ 7 Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

§ 8. Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans l' autre; les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 9. Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres:

§ 10. Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 11. Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

Article 9
Office central

§ 1. L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.

§ 2. L'Office central notamment :

a) exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

b) instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

c) convoque les Commissions;

d) adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;

f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;

g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;

h) publie un bulletin périodique;

i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;

j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;

k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

m) émet, à la demande des parties en cause - Etats membres, entreprises de transport ou usagers - un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;

o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.

§ 3 Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

Article 10
Listes des lignes.

§ 1. Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.

Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 2. Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.

§ 3. Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d' un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 11
Finanees

§ 1. Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

§ 2. Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est supendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 3. Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.

§ 4. Les montants non recouvrés doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le report est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.

§ 5. L'Etat qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 6. L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, l) à n); dans les cas prévus à l'article 9, § 2, l) et m), cette rémunération est fixée

par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n). l'article 15, § 2 est applicable.

§ 7. La concordance des écritures et pièces comptables et vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

Titre III
Arbitrage.

Article 12
Compétence

§ 1. Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2. Les litiges
a) entre entreprises de transport,
b) entre entreprises de transport et usagers,
c) entre usagers,

nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, s'ils n'ont pas été réglés à l' amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s' appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1 et du § 2.

§ 4. Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

Article 13
Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :
a) l'objet du différend;
b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

Article 14
Arbitres

§ 1. Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.

§ 2. Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis.

Les arbitres sont choisis parmi les prersonnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral.

En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 15
Procédure. Frais

§ 1. Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :
a) il instruit et juge les causes, d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'Office central;
d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2. Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que de celle des honoraires des arbitres.

Article 16
Prescription. Force exécutoire

§ 1. La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2. La sentence du tribunal arbitral enversdes entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l' exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre IV
Dispositions diverses

Article 17
Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport.

§ 1. Les bordereaux de créances, nées de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le recouvrement; à cet effet, il met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.

§ 3. Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après

avoir éventuellement consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.

§ 4. Si l'entréprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.

§ 5. Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont relève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.

§ 6. Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

Article 18

Jugements. Saisies. Cautions.

§ 1. Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages - intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

§ 2. Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3. Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la Convention.

Titre V

Modification de la Convention

Article 19

Compétence

§ 1. Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

§ 2. L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente une caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

§ 3. Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après :

a) Règles uniformes CIV :

– Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61 ;

– les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;

b) Règles uniformes CIM :

- Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4,5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (sans la mesure ou il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;

- le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant;

- Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de - particuliers (RIP), Annexe II ;

- Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo), Annexe III;

- Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.

§ 4. La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

Article 20

Décisions de l'Assemblée générale.

§ 1. Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2. Lorsque le protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres,

l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.

§ 3. L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension; celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation desdites décisions par les Etats en cause.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

Article 21
Décisions des Commissions

§ 1. Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

§ 2. Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment où la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

Titre VI
Dispositions finales

Article 22
Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention

§ 1. La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.

§ 2. La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

Article 23
Adhésion à la Convention

§ 1. Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2. Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

§ 3. Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

Article 24
Mise en vigueur de la Convention

§ 1. Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

§ 2. L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

Article 25
Dénonciation de la Convention

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 26
Fonctions du Gouvernement dépositaire

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central :

a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;

b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;

c) du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

Article 27
Réserves à la Convention

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

Article 28
Textes de la Convention

La Convention est conclue et signée en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats membres.

(Suivent les signatures)

PROTOCOLE

sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article premier

§ 1. Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l' Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2. Les avoirs et biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour le compte de celle-ci et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu les dits accidents.

Toutefois, si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher qu'elle ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

§ 3. Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 4. Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédes, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.

§ 5. Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts definis à l'article 2 de la Convention.

Article 2.

§ 1. L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières; elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

§ 2. Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non mois favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 3

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de service, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 4

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, même après qu'ils ont cessé d'être au service de l'Organisation; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l' immigration et réglant l'enregistrement des étrangers

que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 5

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'il exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions:

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommage résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 6

§ 1. Les privilèges et immunités prévus par ce Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2. Les autorités compétentes selon le § 1 sont :

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 7

§ 1. Aucune des dispositions de ce Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2. L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vu de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et règlements des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans ce Protocole.

Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole

- à l'article 3, à l'exception de la lettre d),
- à l'article 4, à l'exception des lettres a), b) et d),
- à l'article 5, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 9

L'Organisation peut conclure avec un ou plusiers Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application des dispositions de ce Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Appendice A à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

REGLES UNIFORMES

concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages

(CIV)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1. Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

§ 2. Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

§ 3. Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre : les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2
Exceptions du champ d'application

§ 1. Les transports dont la gare de départ et la gare de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes :

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

§ 2. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en trasit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.

Article 3

Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensmble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituetlle dans cet Etat.

§ 2. Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaisance aux Etats.

Article 4

Obligation de transporter

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que :

a) le voyageur se conforme aux Règle uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaisance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 3. Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 5

Tarifs. Accords particuliers

§ 1. Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le ces échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 3. Les chemins de fer peuvent conclure des accord particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des oeuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 4. La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt six jours après leur publication.

Les modifications apportées aux prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 5. Dans chaque gare ouverte au trafic international le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 6

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies.

§ 1. L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3. Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformèment au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. Le chemin de fer doit publier les cours auxquels :

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 7

Dispositions complémentaires

§ 1. Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 8

Droit national

§ 1. A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 3. Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Contrat de transport

Chapitre I

Transport de voyageurs

Article 9

Horaires et utilisation des trains

§ 1. Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 2. Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes de voiture.

Article 10

Exclusion du transport. Admission sous condition

§ 1. Sont exclues du transport ou peuvent en être exclues en cours de route :

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions en vigueur dans chaque Etat; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été réservé pour elles ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du voyage leur est remboursé conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et réglements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements de chaque Etat.

Article 11

Billets

§ 1. Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe ⊄ est admis.

§ 2. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 3. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter :

a) les gares de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture;

d) le prix du transport;

e) le premier jour de validité;

f) la durée de validité.

§ 4. Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.

§ 5. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 6. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 7. La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

Article 12

Droit au transport. Voyageur sans billet valable.

§ 1. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

§ 3. Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.

§ 4. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare de destination.

Article 13

Réduction de prix pour les enfants

§ 1. Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants pour lesquels il n'est pas réclamé une place distincte sont transportés gratuitement et sans billet.

§ 2. Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains trains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1 et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 14

Occupation des places

§ 1. L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.

§ 2. Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.

Article 15

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

§ 1. Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant, lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 18 e), sauf exception prevue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants, sauf exception prevue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux §§ 1 et 2 b) sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4. Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2 a), b) et d). S'il n'est pas possible d'identifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

§ 6. Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

Article 16

Correspondance manquée. Suppression de trains.

§ 1. Lorsque par suite du retard d'un train la correspondance avec un autre train est manquée ou lorsqu' un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant à l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.

§ 2. Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

Chapitre II

Transport de bagages

Article 17

Objets admis

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, notamment des véhicules automobiles accompagnés remis au transport avec ou sans remorque.

§ 3. Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 18

Objets exclus

Sont exclus du transport comme bagages :

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les marchandises destinées au commerce;

d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;

e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explossibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

Article 19

Enregistrement et transport des bagages

§ 1. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et pour l'itinéraire mentionné sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itineraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit indiquer exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit

avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette disposition par le voyageur.

§ 2. Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

§ 3. Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 4. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 5. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.

§ 6. Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Article 20

Bulletin de bagages

§ 1. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe ⊄ est admis.

§ 3. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 4. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter :

a) les gares de départ et de destination;
b) l'itinéraire;

c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;
d) le nombre des voyageurs;
e) le nombre et la masse des colis;
f) le prix du transport et les autres frais.

§ 5. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi selon ses indications.

Article 21

État, conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1. Les colis dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion :

a) son nom et son adresse,
b) la gare et le pays de destination.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Article 22

Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe.

§ 1. Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.

§ 2. Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 3. Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification.

§ 4. En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

Article 23

Livraison

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison :

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3. Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 4. A défaut de remise du bulletin, le chemin de fer n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 5. Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes

ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si les tarifs l'exigent, contre présentation du billet.

§ 6. Le détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas livrés conformément au § 3 peut exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison.

§ 7. S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 8. Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

Chapitre III

Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages

Article 24

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main et bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque Etat. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne tient pas compte de ces obligations.

Article 25

Remboursement, restitution et paiement supplémentaire

§ 1. Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque :

a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;

b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;

c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.

§ 2. Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.

Dans des cas déterminés, ces tarifs peuvent exclure le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1. b) est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.

§ 4. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 1 unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5. Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu. Si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où ce paiement a lieu.

§ 6. Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Titre III

Responsabilité

Chapitre I

Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité :

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limitess des Règles uniformes et sans préjudice de son recour éventuel contre le tiers.

§ 3. Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 4. Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si, d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer chacun d'eux est responsable.

Article 27

Dommages - intérêts en cas de mort

§ 1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes

dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (pretium doloris) et esthétique.

Article 30

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1. Les dommages-intérêts prévus aux articles 27, § 2 et 28 b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27 § 2, le demandent.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70.000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26 § 1, 2e alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 32

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2 et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraine pas celle du contrat de transport.

Article 33

Transports mixtes

§ 1. Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26 § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

Chapitre II

Responsabilité du chemin de fer pour les bagages

Article 34

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 51, § 3 concernant le chemin de fer de destination.

Article 35

Etendue de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) absence ou défectuosité de l'emballage;

b) nature spéciale des bagages;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 36

Charge de la preuve

§ 1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers

prévus à l'article 35. § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 37

Présomption de perte des bagages

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.

§ 2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de liuraison, le chemin de fer doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.

§ 4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 38

Indemnité en cas de perte

§ 1. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

Article 39

Indemnité en cas d'avarie

§ 1. En cas d'avarie des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder :

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 40

Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1. En cas de retard à la livraison des bagages, le chemin de fer doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

§ 3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 41

Véhicules automobiles accompagnés

§ 1. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile accompagné, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 3. En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer a l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

§ 4. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 700 unités de compte.
En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

§ 5. Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

Chapitre III

Dispositions communes relatives à la responsabilité

Article 42

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent

les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

Article 43

Intérêts de l'indemnité

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 3. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 4. En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 44

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 45

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

Article 46

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

Article 47

Dispositions spéciales

§ 1. Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2. Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5 et les objets que le voyageur a sur lui.

§ 3. Les autres articles du Titre III et le Titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

Titre IV

Exercice des droits

Article 48

Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie des bagages est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse des bagages ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

§ 3. En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 49

Réclamations

§ 1. Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants:

a) le chemin de fer responsable; si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux:

b) le chemin de fer de départ:

c) le chemin de fer de destination;

d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siège social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.

§ 2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

§ 3. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.

§ 4. Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 50

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages,

suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

Article 51

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26, § 4. En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.

§ 2. L'action judiciaire en répétition d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer de destination ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer de destination peut être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

§ 4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 52

Compétence

§ 1. Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

§ 2. Les autres actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

Article 53

Extinction de l'action née de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1;

b) dans le délai prévu au § 1, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

Article 54

Extinction de l'action née du contrat de transport des bagages

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

Article 55

Prescription de l'action

§ 1. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée :

a) sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) sur un cas de fraude.

§ 3. La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en remboursement du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception; du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;

e) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4. En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 56

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 57

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participe au transport conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Article 58

Recours en cas de retard à la livraison

L'article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

Article 59

Procédure de recours

§ 1. Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de prendre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 60

Compétence pour les recours

§ 1. La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 61

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

Titre VI

Dispositions exceptionnelles

Article 62

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

REGLES UNIFORMES

concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

(CIM)

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1. Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre : les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1. Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.

§ 2. Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 3

Obligation de transporter

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que :

a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs:

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic:

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.

§ 3. Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les marchandises dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où les marchandises ne remplissant pas cette condition doivent être prises provisoirement en dépôt.

§ 4. Lorsque l'autorité compétente a décidé que :

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,

b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,

ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5. Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois après la date de la communication à l'Office central.

§ 6. Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 4

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport :

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

Article 5

Objets admis au transport sous condition

§ 1. Sont admis au transport sous condition :

a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) les transports funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement : aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

§ 2. Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID, pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

Article 6

Tarifs. Accords particuliers

§ 1. Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur diffé-

rentes sections du parcours.

§ 2. Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 3. Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 4. Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des oeuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 5. Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 6. Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

§ 7. Les majorations de prix des tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt quinze jours après leur publication, sauf dans les cas suivants:

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraine ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance; cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 8. Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

§ 9. Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la letre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

Article 7

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1. L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3. Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu' un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultants de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. Le chemin de fer doit publier les cours auxquels :

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangeres, payable en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 8

Dispositions spéciales à certains transports

§ 1. Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.

§ 2. Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo), Annexe III aux Règles uniformes.

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.

§ 4. Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux

ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuventconvenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant :

a) les envois avec document de transport négociable,

b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) les envois de journaux,

d) les envois destinés aux foires ou expositions,

e) les envois d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées.

f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation.

g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

Article 9

Dispositions compémentaires

§ 1. Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 10

Droit national

§ 1. A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. On entend par droit nationale le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 11

Conclusion du contrat de transport

§ 1. Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.

§ 2. Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 17. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci demande.

§ 3. Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

§ 4. Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relatives à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.

§ 5. Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant la marchandise, ni d'un connaissement.

Article 12

Lettre de voiture

§ 1. L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

§ 2. Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle uniforme de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

Le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur une autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture du modèle simplifié.

§ 3. La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent l'être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractères latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

Article 13

Teneur de la lettre de voiture

§ 1. La lettre de voiture doit obligatoirement comporter :

a) la désignation de la gare destinataire;

b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;

c) la désignation de la marchandise;

d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs élements de chargement expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés;

f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur;

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

h) le nom et l'adresse de l'expéditeur; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur; si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

Les prescriptions en vigueur a la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de «wagon complet» et d'«envoi de détail».

§ 2. La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Regles uniformes.

§ 3. Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.

§ 4. Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pièces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Regles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 14

Itinéraire et tarifs applicables

§ 1. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer. Il ne peut prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 2. Sont assimilées à une prescription d'itinéraire :

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à la marchandise (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer, si elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes).

§ 3. Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5 et à l'article 33, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition :

a) que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à la marchandise, aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.

La lettre a) ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

§ 4. Sous réserve du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, selon l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 6. Si les indications de l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

§ 7. Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 8. S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 15

Paiement des frais

§ 1. Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes :

a) 1. «franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2. «franco de port y compris....», s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total

d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée):

3. «franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

4.) «franco de port y compris.... jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent: les dispositions du 2. sont applicables par analogie:

b) franco de tous frais», s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

c) «franco pour....», s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 16. § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditvice en cas de paiement des frais selon a) 4.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

§ 4. Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés commemis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 31.

§ 5. Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 6. Le chemin de fer expéditeur peut exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte déterioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment le paiement des frais.

§ 7. Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement, qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Un compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 8. La gare expéditrice doit spécifier, dans la lettre de voiture et dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions en vigueur à ladite gare disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans le cas prévu au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 16.

Intérêt à la livraison

§ 1. Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est calculée, pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

Article 17

Remboursement et débours

§ 1. L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement que si le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer doit payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf recours contre le destinataire.

§ 4. L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1.

§ 5. Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 6. Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

Article 18

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

Article 19

Etat, emballage et marquage de la marchandise

§ 1. Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise soit indiqué sur la lettre de voiture.

§ 2. Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 3. Si l'expéditeur ne s'est pas conformé au § 2. le chemin de fer peut soit refuser la marchandise, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.

5. Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture :

a) le nom et l'adresse du destinataire,

b) la base destinataire.

Les indications sous a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés.

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

§ 6. Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

Article 20

Remise au transport et chargement de la marchandise

§ 1. Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 3. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 4. Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.

§ 5. L'apposition des sceaux sur les wagons est regie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

Article 21

Vérification

§ 1. Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.

§ 2. S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente par ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 3. Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

Article 22

Constatation de la masse et du nombre des colis

§ 1. Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

§ 2. Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport :

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques ou

b) si ce pesage est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

Article 23

Surcharge

§ 1. Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

§ 2. Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

Article 24

Surtaxes

§ 1. Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir :

a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier :

1. en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;

2. en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'inobservation de ses conditions;

b) une surtaxe égale à 5 unités du compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur;

c) une surtaxe égale au double de la différence :

1. entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

2. entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que la masse de chacune d'elles peut être déterminée sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

§ 2. S'il ya a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 3. Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.

§ 4. Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés sur la lettre de voiture.

§ 5. Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas :

a) d'indication inexacte de la masse, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

b) d'indication inexacte de la masse ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;

c) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport;

d) d'augmentation de la masse survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;

f) de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

Article 25

Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

§ 1. L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les pièces nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et oùles formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors desdites formalités.

§ 2. Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

§ 3. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant de l' absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douannes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer peut y pourvoir; les frais consécutifs grèvent la marchandise.

§ 5. Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

Article 26

Accomplissement des formalités administratives

§ 1. En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.

§ 2. Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 3. L'expéditeur, par une inscription portée sur la

lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander:

a) d'assister lui-même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles;

b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 4. Si l'expéditeur a désigné, pour l'accomplissement des formalités, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5. Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accomplir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 27

Délais de livraison

§ 1. Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient eventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

§ 2. A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants :

a) pour les wagons complets :

1. en grande vitesse :
délai d'expédition .... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 400 km .... 24 heures;

2. en petite vitesse :
délai d'expédition .... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km .... 24 heures;

b) pour les envois de détail :

1. en grande vitesse :
délai d'expédition .... 12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km .... 24 heures;

2.) en petite vitesse :
délai d'expédition .... 24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 200 km .... 24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3. Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire. Le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 4. Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;

b) envois empruntant :

1. une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,
2. un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
3. une ligne secondaire,
4. des lignes dont l'écartement des rails est différent,
5. la mer ou les voies navigables intérieures,
6. une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

c) envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits;

d) circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

Ceux prévus sous § 4 d) doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par :

a) la vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture;

b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

c) la modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31;

d) les soins spéciaux à donner à la marchandise;

e) le transbordement ou la réfection d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;

f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.

§ 8. Le délai de livraison est suspendu pour :

a) la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

b) la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) la grande et la petite vitesse, les samedis lorsque dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8 b), l'expiration en est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 10. Le délai de livraison est observé si, avant son expiration :

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et faisant l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 28

Livraison

§ 1. Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire :

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer.

b) l'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3. Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4. Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 39, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5. L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 29

Rectification des perceptions

§ 1. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.

§ 2. Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3. Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Titre III

Modification du contrat de transport

Article 30.

Modification par l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant :

a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice

b) l'arrêt de la marchandise en cours de route,

c) l'ajournement de la livraison de la marchandise,

d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture.

f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice,

g) l'établissement d'un remboursement,

h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement.

i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g) à i) ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer estr esponsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire :

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;

d) est autorisé, conformément à l'article 31, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

Article 31

Modification par le destinataire

§ 1. Lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture l'inscription «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs», le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant :

a) l'arrêt de la marchandise en cours de route,

b) l'ajournement de la livraison de la marchandise,

c) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, è une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux,

e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu' après l'entrée de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

§ 2. Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. Le droit pour le destimataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a :

a) rétiré la lettre de voiture;

b) accepté la marchandise;

c) fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;

d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4.

§ 4. Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 32

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1. Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si :

a) elle n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;

b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation:

c) elle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres supporte toutes les conséquences résultant du commencement de leur exécution.

§ 2. Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.

§ 3. Sous réserve du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 33

Empêchement au transport

§ 1. En cas d'empêchement au transport, le chemin de fer décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

Sauf faute de sa part, de chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itineraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2. Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d' empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3. § 4.

§ 3. L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.

§ 4. L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. Si ces instructions modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.

§ 5. Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 6. Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux presciptions relatives aux empêchements à la livraison en vigueur au lieu où la marchandise à été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prévenu le plus tôt possible.

§ 8. Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le conrtrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire . Les §§ 1, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.

§ 9. Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.

§ 10. L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

Article 34

Empêchement à la livraison

§ 1. En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par téléscripteur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grévent la marchandise.

§ 2. Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 3. En cas de refus de la marchandise par le destinataire. l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4. Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.

§ 5. A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 6. Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2 et 6 sont applicables par analogie.

§ 8. L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

Titre IV

Responsabilité

Article 35

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 55, § 3 concernant le chemin de fer destinataire.

Article 36

Etendue de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est résponsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une fayte de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l' emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal.

emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;

d) chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

e) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

f) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même à la perte totale ou partielle ou l' avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

g) désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;

h) transport d'animaux vivants;

i) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1. La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2 incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 36, § 3 a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 38

Présomption en cas de réexpédition

§ 1. Lorsqu'un envoi expédié conformément aux Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise aux mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du chemin de fer et a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 39

Présomption de perte de la marchandise

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Neanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.

§ 4. A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 40

Indemnité en cas de perte

§ 1. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été acceptée au transport.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.

§ 3. Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.

§ 4. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 41

Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes :

Bois de réglisse,	Laine,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Légumes frais.
Champignons frais,	Mastic frais,
Charbons et cokes,	Os entiers ou moulus,
Cornes et onglons,	Peaux,
Crins,	Poissons séchés,
Cuirs,	Racines,
Déchets de peaux,	Savons et huiles concrètes
Ecorces,	Sel,
Feuilles de tabac fraîches,	Soies de porc,

Fourrures.	Tabac haché.
Fruits frais, séchés ou cuits.	Tendons d'animaux.
Graisses,	Tourbe;
Houblon.	

b) un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4. En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

§ 1. En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder :

a) si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

§ 3. Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 40, § 3.

Article 43

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1. Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le triple du prix de transport.

§ 2. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.

§ 3. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 42.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6. Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1 lorsque, conformément à l'article 27, § 1, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue au § 1 ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

Article 44

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles uniformes ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

Article 45

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

Article 46

Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 47

Intérêts de l'indemnité

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

§ 3. Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 48

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2 de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin

pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du trasporteur et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilite ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandisre est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste neanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. Les mesures prises en conformité de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un delai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central les notifie aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 49

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 50

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un intéressé, ces agents et autres personnes établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Article 51

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

Titre V

Exercice des droits

Article 52

Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 53

Réclamations

§ 1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

§ 2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 54.

§ 3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 54

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a :

1) retiré la lettre de voiture,

2) accepté la marchandise, ou

3) fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31;

b) au destinataire à partir du moment où il a:

1) retiré la lettre de voiture,

2) accepté la marchandise,

3) fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou

4) fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1 c) a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.

§ 4. L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire le duplicata de la letre voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3 a), il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 55

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 2. L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut être exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer expéditeur, contre le chemin de fer destinataire ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 56

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

Article 57

Extinction de l'action contre le chemin de fer

§ 1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1) la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;

2) la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1) demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2) prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante hours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3:

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'aggissait d'un contrat unique.

Article 58

Prescription de l'action

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) fondée sur un cas de fraude;

e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1.

§ 2. La prescription court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception :

1) s'il y a eu paiement : du jour du paiement;

2) s'il n'y a pas eu paiement : du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;

3) s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement : du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit: du jour de la demande de restitution;

e) relative au remboursement prévu à l'article 17 : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) en versement du produit d'une vente: du jour de la vente;

g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;

h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. En cas de réclamation adressée au chemin defer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette le réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fatit.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VI

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 59

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1. Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

Les modalités de paiement sont fixées par accords entre chemins de fer.

§ 2. Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'a pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

§ 3. Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer ayant participé au transport et les autres intéressés.

§ 4. En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer constatée par l'Office central à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carense a été constatée reste réservé.

Article 60

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Article 61

Recours en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1. L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

§ 2. Les delais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante:

a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport

1) le délai d'expédition est partagé par moitié;

2) le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;

b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport

1) le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2) le délai de transport est partagé entre tous les chemins de fer :

– pour un tiers en parts égales,

– pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3. Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit lui sont attribués.

§ 4. Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et le point de départ du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas eté observé.

Article 62

Procédure de recours

§ 1. Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 63

Compétence pour les recours

§ 1. La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

Titre VII

Dispositions exceptionnelles

Article 65

Dérogations temporaires

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que :

a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis :

1) jusqu'à ses frontières, ou

2) au moins jusqu'à ses frontières;

b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ :

1) au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visée sous a) 1., ou

2) au plus jusqu'à ses frontières;

c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites;

d) l'expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

§ 2. Sous les mêmes conditions, les Etats peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics réciproques, que :

a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues à l'article 15;

b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.

§ 3. Les mesures prises conformément aux §§ 1 et 2 sont communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central a notifié ces mesures aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur pulblication dans les Etats intéressés.

§ 4. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par ces mesures.

Article 66

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenès à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Annexe I

(Articles 4 et 5)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID), Annexe I à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe II

(Article 8, § 1)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP), Annexe IV à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe III

(Article 8, § 2)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICo)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des conte-

neurs (RICo). Annexe V à la CIM. La Commission d'experts en adopte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe IV

(Article 8, § 3)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx)

§ 1. Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Les tarifs internationaux peuvent déroger à cette règle.

§ 2. Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2 des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressement prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclus du transport ou être admises sous condition.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en appl de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter :

a) la désignation des gares expéditeur et destinataire ;

b) le nom et l'adresse de l'expediteur et du destinataire;

c) la désignation de la marchandise;

d) le nombre des colis et la description de l'emballage;

e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.

§ 4. Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs internationaux. Les délais de livraison doivent, en tous cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois en grande vitesse.

§ 5. Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.

§ 6. Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

ACTE FINAL

de la huitième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)

Conformément aux dispositions de l'article 69 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM), de l'article 64 de la Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages (CIV), toutes deux en date du 7 février 1970, et de l'article 27 de la Convention additionnelle relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966, le Gouvernement suisse a convoqué une Conférence en vue de réviser ces Conventions.

La Conférence s'est tenue à Berne du 30 avril au 9 mai 1980.

Les participants étaient les suivants :

I.

Délégués des Etats parties aux Conventions du 7 février 1970 :

ALLEMAGNE (REPUBLIQUE FEDERALE D') :

MM. Beck G., Directeur ministériel au Ministère fédéral des Transports;
Thiers J., Conseiller ministériel au Ministère féféral des Transports;
Klingsporn B., Conseiller ministériel au Ministère fédéral de la Justice;
Burgmann M., Directeur gouvernemental au Ministère fédéral des Transports.

AUTRICHE :

MM. Wild H., Directeur général au Ministère fédéra des Transports;
Peschorn O., Conseiller ministériel au Ministère fédéral des Transports;
Schütz W., Conseiller supérieur au Ministère fédéral de la Justice:
Winkler H., Conseiller de légation au Ministère fédéral des Affaires étrangères:
Kafka G., Commissaire au Ministère fédérel des Transports.

BELGIQUE :

S. Exc. M. Erik Bal, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse:
MM. De Rooner P., Inspecteur principal à l'Admistration des Transports du Ministère des Communications;
Comprère J., Conseiller juridique près la SNCB;
De Vidts B., Expert juridique au Ministère des Affaires étrangères.

BULGARIE :

MM. Valkov V., Vice-ministre des Transports;
Petkov A., Vice-directeur général des BDZ:
Kolchev S., Spécialiste en chef au Ministère des Transports.

DANEMARK :

MM. Jenstrup S.A., Directeur à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois;
Larsen S., Juriste près la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

ESPAGNE :

MM. de Yturriaga J.A., Sous-directeur général de la Coopération terrestre, maritime et aérienne au Ministère des Offaires étrangéres;
Gonzalez L., Sous-directeur général de la Coopération internationale au Ministère des Transports et Communications;
Lopez-Aguilar J.M., Seprétairepràs l' Ambassade d'Espagne à Berne:

Mme Guzman M.A., Chef de la Section des Affaires bilatérales au Ministère des Transports et Communications;

MM. Morua A.L., Expert à l'Institut d'Etudes des Transports et Communications, Ministère des Transports et Communications;
de Otaola P., Directeur général des Transports terrestres au Ministère des Transports et Communications;

Mme Huicio A., Expert à l'Institut supérieur des Transports et Communications, Ministère des Transports et Communications;
M. Rodriguez B., Sous-directeur de Département à la RENFE, Direction commerciale.

FINLANDE :

M.M. Roto P., Suppléant du Directeur des Chemins de fer de l'État de Finlande;
Laukkasuo S., Premier Secrétaire près l'Ambassade de Finlande à Berne.

FRANCE :

S. Exc. M. Gilles Curien, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;
MM. Valadas A., Premier Conseiller près l'Ambassade de France à Berne, adjoint au Peresident de la Délégation française;
Surbiguet M., Conseiller juridique au Ministère des Affaires étrangères, Direction des Affaires juridiques;
Mme Roy A., Administrateur civil au Ministère des Affaires étrangères;
MM. Béraudo J.-P., Magistrat au Bureau du droit international du Ministère de la Justice;
Barbé P., Inspecteur des Impôts, Ministère du Budget;
Gauthier A., Administrateur civil au Ministère des Transports;
Allégret M., Inspecteur principal à la Direction juridique de la SNCF;
Schibler H., Inspecteur divisionnaire à la Direction commerciale marchandises de la SNCF;
Duperrier A., Ingénieur principal adjoint à la Direction commerciale voyageurs de la SNCF.

GRECE :

S. Exc. M. Alexandre Demetropoulos, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Hellénique en Suisse;
MM. Papadakis T., Conseiller commercial près l'Ambassade de la République Hellénique à Berne;
Kosteas E., Chef de division aux Chemins de fer helléniques.

HONGRIE :

MM. Szücs Z., Chef de la Division ferroviaire principale du Ministère des Commeunications et des Postes, Directeur général des MAV;
Zelenay K., Conseiller supérieur, Chef de section au Ministère des Communications et des Postes; Division ferroviaire principale;
Pal J., Conseiller juridique au Ministère des Communications et des Postes; Division ferroviaire principale.

IRAK :

MM. Al-Shakrchi T., Président des Chemins de fer de la République irakienne;
Tawfeek Y., Directeur général du Transport et de l'Exploitation des IRR;
Ahmed W., Interprète aux IRR.

IRAN :

MM. Alizadeh S.Y., Sous-Secrétaire d'Etat aux Voies et Transports et Pésident des RAI;
Achari M., Chef de l'exploitation aux RAI;
Kazarian A., Expert aux RAI.

IRLANDE :

Miss I. Howard, Fonctionnaire principal adjoint au Département du Transport;
MM. Deady J., Secrétaire près l'Ambassade d'Irlande à Berne;
O'Connor T.A., Directeur du Département international (Coras Iompair Eireann).

ITALIE :

MM. Ferretti M., Dirigeant général aux Chemins de fer italiens de l'Etat;
Sessa G., Dirigeant supérieur au Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.

LIBAN :

M. Itani A.G., Conseiller près l'Ambassade du Liban à Berne.

LIECHTENSTEIN :

M. Beck B., Directeur de l'Office de l'Industrie et des Métiens du Gouvernement de la Principauté.

LUXEMBOURG :

MM. Kasel C., Commissaire du Gouvernement près la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois;
Logelin R., Premier Conseiller de Gouvernement honoraire du Ministère des Transports.

MAROC :

S. Exc. M. Mohamed Bennani-Smires, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume de Maroc en Suisse;
MM. Temri M., Ingénieur en chef à l'Office national des Chemins de fer marocains;
Bennis A., Premier Secrétaire près l'Ambassade du Royaume du Maroc à Berne.

NORVEGE :

S. Exc. M. Erik Colban, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume de Norvege en Suisse;
MM. Falun K., Directeur aux NSB;
Hagen T., Avocat aux NSB.

PAYS - BAS :

S. Exc. M. Herman Cornelis Jorissen, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume de Pays-Bas en Suisse;
MM. Glazenbury S., Directeur adjoint de la politiqu internationale des Transports, Ministère des Transports et des Travaux publics;
Humaeckers H., Inspecteur au Ministère des Finances;
Mmes Hosman R.C., Expert au Ministère des Transports et des Travaux publics;
Kappeyne van de Coppello M.S., Expert juridique au Ministère des Affaires étrangères;
M. van der Brugghen E., Chef de la Division juridique du NS.

POLOGNE :

MM. August W., Directeur de Département au Ministère des Communications;
Stepniewski Z., Spécialiste supérieur au Ministère des Communications.

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE :

MM. Gerber H. Suppléant du Ministre des Transports;
Kolloch V., Chef de l'Office des Tarifs au Ministère des Transports;
Kriak L., Chef de section au Ministère des Transports;
Bork F., Chef de division à l'Office des Tarifs du Ministère des Transports.

ROUMANIE :

S. Exc. M. Dan Enachescu, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Socialiste de Roumanie en Suisse;

MM. Prapa D., Chef de l'Office juridique et d'arbitrage du Ministère des Transports et Télécommunications;

Culicov E., Ingénieur principal au Ministère des Transports et Télécommunications;

Dascalescu G., Conseiller au Ministère des Transports et Télécommunications;

David G., Economiste au Ministère des Transports et Télécommunications;

Ionescu V.C., Economiste au Ministère des Transports et Télécommunications.

ROYAUME - UNI :

MM. Payne B.A. Chef de Division à la Direction du Transport international du Département du Transport;

Mellis R., Conseiller juridique au Département de l'Environnement;

Harding E., Conseiller juridique principal à la Direction des BR;

Baket M., Conseiller juridique à la Direction des BR;

Hammond F., Directeur adjoint du Trafic à la Sealink UK Ltd.;

Worley M., Fonctionnaire du Trafic international BR.

SUEDE :

MM. Nordström C., Directeur des affaires juridiques auprès des Chemins de fer de l'Etat suédois;

Weidslam A., Conseiller à la Cour suprême;

Iacobaeus A.G., Juge assesseur au Ministère de la Justice.

SUISSE :

MM. Trachsel P., Directeur de l'Office fédéral des Transports;

Vaney F.-C., Chef du Service des tarifs et du trafic à l'Office fédéral des Transports;

Mme van Grünigen M., Chef de section diplomatique au Département fédéral des Affaires étrangères;

MM. Manney M., Adjoint au Chef du Service des tarifs et du trafic à l'Office fédéral des Transports;

Ritz A., Collaborateur diplomatique au Département fédéral des Affaires étrangères;

Spitzli H.R., Directeur, DANZAS S.A., Bâle;

Rindlisbacher G., Adjoint près la Division du Contentieux de la Direction générale des CFF.

SYRIE :

MM. El Hassan F., Directeur général des Chemins de fer Syriens;

Mardirossian W., Directeur général adjoint des Chemins de fer Syriens.

TCHECOSLOVAQUIE :

MM. Blazek L., Vice-ministre des Transports;

Str. J., Directeur du Département international au Ministère fédéral des Transports;

Slezak Z., Directeur du Département des Finances au Ministère fédéral des Transports;

Capek J., Conseiller supérieur au Ministère fédéral des Transports;

Chroust J., Conseiller supérieur au Ministère fédéral des Transports;

Roucka E., Troisième Secrétaire au Ministère des Affaires étrangères;

Hejl L., Fonctionnaire au Ministère fédéral des Finances;

Coufal V., Expert spécialiste au Ministère fédéral du Commerce extérieur.

TUNISIE :

S. Exc. M. Taoufik Smida, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Tunisie en Suisse;

MM. Tounsi F., Premier Secrétaire près l'Ambassade de Tunisie à Berne;

Zlitni S., Ingénieur, Chef du Service du chemin de fer au Ministère des Transports et des Communications;

Cheour M., Directeur général technique de la SNCFT.

YOUGOSLAVIE :

S. Exc. M. Milié Bugarcic, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie en Suisse;

MMme Petrovic S., Conseiller, Expert du Droit des transports internationaux aux JZ;

MM. Cvetkovic B., Conseiller supérieur au Comité fédéral des transports et communications;

Obucina T., Conseiller de l'Ambassade de la République Socialiste Fedérative de Yougoslavie à Berne.

II.

Observateurs :

Délégués d'Organisations internationales :

a) Organisations internationales gouvernementales :

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES (CEE) :

M. Blanc J., Administrateur Principal à la Direction générale des Transports.

COMITE DE L'ORGANISATION POUR LA COLLABORATION DES CHEMINS DE FER (OSJD) :

M. Batkowski S., Président du Comité.

b) Organisations internationales non gouvernementales:

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI) :

MM. Chapuis R., Attaché aux Services des Transports de Nestlé World Trade Corporation, Vevey (Suisse);

Guérel Ph., Attaché à la Direction des Transports de la Chambre syndicate de la Sidérurgie Française, Paris.

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC) :

Représentée par le Comité International des transports par chemins de fer (CIT).

COMITE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER (CIT) :

MM. Bertherin E., Chef de la Division du Contentieux des CFF, Secrétaire du CIT;

Norelius P., Directeur aux SJ;

Dusak W., Conseiller de Direction à la Direction générale des OeBB.

FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES (FIATA) :

M. Joss P., Vice-directeur DANZAS S.A., Bâle.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TARIFEURS (IVT) :

MM. Spera K., Président;

L'Explattenier L., Vice-président;

Schumann W., Vice-président.

III.

Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) :

MM. Amberg H., Directeur général;
Baudry P., Vice-directeur général.

Secrétariat de la conférence :

MM. Matyassy Z., Conseiller;
Yéretzian K., Conseiller;
Ingold M., Conseiller;
Mutz G., Conseiller adjoint;
MMme Lehmann M., Deuxième Secrétaire;
M. Héritier J.-J., Chef des Services administratifs.

Interprètes :

Mmes Sialm M.-L.
Vaucher V.

IV.

Etats parties aux Conventions CIM et CIV de 1970 qui se sont exeusés :

Algérie, Portugal, Turquie.

V.

Etats non parties aux Conventions CIM et CIV de 1970 invités à la Conférence :

Albanie, Arabie Saoudite, Inde, Jordanie, Pakistan, Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

La Conférence a élu :

a) Président :
M. Trachsel P., Premier Délégué de la Suisse.

b) Vice-Présidents:
MM. Valkov V., Premier Délégué de la Bulgarie;
Ferretti M., Premier Delégué de l'Italie;
S. Exc. Bennani-Smires M. Mohamed, Premier Délégué du Maroc;
M. Nordstràm C., Premier Délégué de la Suède.

La Conférence a nommé sept Commissions, dont les bureaux ont été constitués comme suit :

Commission I. Vérification des pouvoirs.
Président : S. Exc. M.E. Colban (Norvège);
Vice-Présidents: S. Exc. M.A. Demetropoulos (Grèce);
M.J. Capek (Tchécoslovaquie).

Commission II. Questions institutionnelles.
Président : M.M. Burgmann (République fédérale d'Allemagne).
Vice-Présidents: M. J.A. de Yturriaga (Espagne);
M.W. August (Pologne).

Commission III. Règles uniformes CIV.
Président : M. F.-C. Vaney (Suisse);
Vice-Présidents : M. K. Zelenay (Hongrie);
Mr. B. A. Payne (Royaume-Uni).

Commission IV. Règles uniformes CIM.
Président : Mme S. Petrovic (Yougoslavie);
Vice-Présidents : M.O. Peschorn (Autriche);
M. J. Compère (Belgique).

Commission V. Questions communes CIV et CIM
Président : M.S. Glazenburg (Pays-Bas);
Vice-Présidents : M.P. Roto (Finlande);
M. D. Prapa (Roumanie).

Commission VI. Affaires générales.
Président : M. F. Bork (République démocratique allemande);
Vice-Présidents : Miss I. Howard (Irlande);
M.F. El Hassan (Syrie).

Commission VII. Rédaction française
Président : M. A. Gauthier (France);
Vice-Préseident : M. C. Kasel (Luxembourg).

La Conférence a pris pour base de ses délibérations :

a) l'ordre du jour adopté par la Conférence;

b) le projet de «Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)» y compris le «Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)» ainsi que les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)» (Appendice A) et les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)» (Appendice B);

c) le rapport général de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer sur les travaux préliminaires en vue de la 8e Conférence de révision des Conventions internationales du 7 février 1970 concernant le transport par chemins de fer des marchandies (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) ainsi que de la Convention additionnelle a la CIV du 26 février 1966;

d) le rapport du Comité administratif sur l'ensemble de son activité pendant la période 1976 à 1980;

e) la proposition en vue de fixer la composition du Comité administratif de l'Office central pour la période quinquennale 1981 à 1985;

f) le rapport du Comité administratif concernant la fixation des taux kilometriques maximaux des contributions des Etats contractants aux dépenses de l'Office central pour la période quinquentale 1981 à 1985.

Compte tenu des délibérations de la Conférence telles qu'elles son rapportées dans les proces-verbaux des Commissions, ainsi que dans ceux des séances plénières, la Conférence a décidé de soumettre à la signature des représentants respectifs des Etats

la «Convention internationale relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)» y compris le «Protoçole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires (OTIF)» ainsi que les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international des voyageurs et des bagages (CIV)» (Appendice A) et les «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)» (Appendice B).

Les Commissions de rédaction pour la mise au point des traductions officielles des documents issus de la 8e Conférence de révision, dans les langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise seront convoquées par l'Office central après la clôture de la Conférence.

La Conférence a, en outre, décidé :

1. d'approuver le rapport du Comité administratif sur l'ensemble de son activité pendant la période 1975 à 1980 ;

2. de désigner les Etats ci-après qui formeront le Comité pour la période quinqueanale 1981 à 1985 :

Précidence : Suisse (membre permanent)

Etats dont le mandat est renouvelé : République fédérale d'Allemagne, Espagne, République démocratique allemande;

Etats nouveaux : Finlande, Grèce, Hongrie, Irak Italie, Belgique, Maroc;

3. de fixer comme suit les taux kilométriques maximaux des contributions des Etats contractants aux dépenses de l'Office central pour la période quinquennale 1981 à 1985 :

frs. 8.-- pour la CIM et
frs. 7.50 pour la CIV;

4. de charger l'Office central d'étudier le problème des dispositions complémentaires et les questions qui leur sont connexés afin de suggérer, le cas échéant, aux organes competents, les modifications à apporter à la Convention;

5. de charger l'Office central d'étudier le problème de la responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire, de la responsabilité pour les colis à main et, éventuellement, pour d'autres faits ainsi que des questions qui leur sont connexés afin de suggérer, le cas échéant, aux organes compétents, les modifications à apporter à la Convention;

6. de charger l'Office central d'étudier le problème posé par l'introduction éventuelle de langues de travail supplémentaires, notamment des langues anglaise et arabe, afin de soumettre un rapport aux organes compétents.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

FAIT à Berne, le neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives de la Confédération suisse, et dont une copie certifiée conforme sera remise à chacun des Etats représentés à cette Conférence.

ΣΥΜΒΑΣΗ

Για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

συνήλθαν σε εφαρμογή του άρθρου 69 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τις δια σιδηροδρόμου μεταφορές εμπορευμάτων (CIM) και του άρθρου 64 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τις δια σιδηροδρόμου μεταφορές επιβατών και αποσκευών (CIV) της 7ης Φεβρουαρίου 1970, ως και σε εφαρμογή του άρθρου 27 της Συμπληρωματικής Σύμβασης στη CIV σχετικά με την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών της 26ης Φεβρουαρίου 1966 και:

—πεισθέντα για τη χρησιμότητα ενός διεθνούς Οργανισμού και:

—αναγνωρίσαντα την αναγκαιότητα προσαρμογής των διατάξεων του δικαίου των μεταφορών στις οικονομικές και τεχνικές ανάγκες, συμφώνησαν τα ακόλουθα:

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1.
Διακρατικός Οργανισμός.

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη συγκροτούν ως Κράτη — μέλη το Διακρατικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), κατονομαζόμενο στα επόμενα «Οργανισμός».

Ο Οργανισμός έχει την έδρα του στη Βέρνη.

2. Ο Οργανισμός είναι νομικό πρόσωπο. Δύναται, ειδικότερα, να συνάπτει συμφωνίες, να αποκτά και να εκποιεί κινητή και ακίνητη περιουσία, όπως και να ενάγει και ενάγεται.

Ο Οργανισμός, τα μέλη του προσωπικού του, οι υπ' αυτόν προσκαλούμενοι εμπειρογνώμονες και οι αντιπρόσωποι των Κρατών—μελών για την άσκηση των καθηκόντων τους απολαμβάνουν τα αναγκαία προνόμια και ασυλίες, κατά τους όρους που καθορίζονται στο Πρωτόκολλο, το οποίο επισυνάπτεται στη Σύμβαση και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της.

Οι σχέσεις μεταξύ του Οργανισμού και του Κράτους της έδρας ρυθμίζονται σε ένα σύμφωνο έδρας.

3. Οι γλώσσες εργασίας του Οργανισμού είναι η γαλλική και η γερμανική.

Άρθρο 2.
Σκοπός του Οργανισμού.

1. Σκοπός του Οργανισμού είναι, κυρίως, η κατάρτιση ενός ενιαίου νομικού καθεστώτος για την κατευθείαν διεθνή μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων μεταξύ των Κρατών-μελών, επί σιδηροδρομικών γραμμών, όπως και η διευκόλυνση της εφαρμογής και της εξέλιξης του εν λόγω νομικού καθεστώτος.

2. Το προβλεπόμενο στην παρ. 1 νομικό καθεστώς δύναται, επίσης, να εφαρμόζεται σε κατευθείαν διεθνείς μεταφορές, οι οποίες πραγματοποιούνται, πλην των σιδηροδρομικών, και επί χερσαίων και θαλάσσιων γραμμών, ως και επί εσωτερικών υδάτινων οδών.

Άρθρο 3.
Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIV και CIM

1. Στις κατευθείαν διεθνείς μεταφορές εφαρμόζονται:

—οι «Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο της διεθνούς μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV)» (Παράρτημα Α στη Σύμβαση)·

—οι «Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)» (Παράρτημα Β στη Σύμβαση).

2. Οι αναφερόμενες στο άρθρο 2 γραμμές, επί των οποίων διενεργούνται οι μεταφορές αυτές, εγγράφονται σε δύο πίνακες: στον πίνακα γραμμών CIV και στον πίνακα γραμμών CIM.

3. Οι επιχειρήσεις, οι οποίες εκμεταλλεύονται τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 παρ. 2 και εγγραφείσες στους παραπάνω πίνακες γραμμές, έχουν τα ίδια με τους σιδηροδρόμους δικαιώματα και υποχρεώσεις, όπως αυτές προκύπτουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV και CIM, υπό την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που απορρέουν από τους ειδικότερους όρους εκμετάλλευσης κάθε είδους μεταφοράς και έχουν δημοσιευθεί κατά τον ίδιο τρόπο όπως τα τιμολόγια.

Πάντως, οι παρεκκλίσεις αυτές δεν μπορούν να αφορούν στις διατάξεις για την ευθύνη.

4. Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIV και CIM αποτελούν μαζί με τα Προσαρτήματά τους αναπόσπαστο τμήμα της Σύμβασης.

Άρθρο 4
Ορισμός της έννοιας «Σύμβαση».

Στα επόμενα, ο όρος «Σύμβαση» περιλαμβάνει την κυρίως Σύμβαση, το αναφερόμενο στο άρθρο 1 παρ. 2 εδάφιο 2 Πρωτόκολλο και τα αναφερόμενα στο άρθρο 3 παρ. 1 και 4 Παραρτήματα Α και Β, όπως και τα Προσαρτήματά τους.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ
ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Άρθρο 5.
Όργανα.

Η λειτουργία του Οργανισμού εξασφαλίζεται με τα ακόλουθα όργανα:

—Γενική Συνέλευση.
—Διοικητική Επιτροπή.
—Αναθεωρητική Επιτροπή.
—Επιτροπή εμπειρογνωμόνων για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
—Κεντρικό Γραφείο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (OCTI).

Άρθρο 6.
Γενική Συνέλευση.

1. Η Γενική Συνέλευση συγκροτείται από τους αντιπροσώπους των Κρατών μελών.

2. Η Γενική Συνέλευση:

α) συντάσσει τον εσωτερικό κανονισμό της·

β) ορίζει τη σύνθεση της Διοικητικής Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1·

γ) παρέχει κατευθυντήριες οδηγίες για τη δραστηριότητα της Διοικητικής Επιτροπής και του Κεντρικού Γραφείου·

δ) καθορίζει, για χρονικό διάστημα πέντε ετών, το ανώτατο ποσό μέχρι το οποίο μπορούν να φθάσουν οι ετήσιες δαπάνες του Οργανισμού ή παρέχει κατευθυντήριες οδηγίες για τον περιορισμό των δαπανών αυτών·

ε) αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 2, επί προτάσεων μεταβολής της Σύμβασης·

στ) αποφασίζει επί αιτήσεων προσχώρησης, οι οποίες υποβάλλονται σε αυτήν σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 2·

ζ) αποφασίζει για τα λοιπά θέματα, τα οποία έχουν περιληφθεί στην ημερήσια διάταξη σύμφωνα με την παρ. 3.

3. Το Κεντρικό Γραφείο συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση ανά πενταετία ή κατόπιν αίτησης του ενός τρίτου των Κρατών-μελών, όπως επίσης και στις περιπτώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 19 παρ. 2 και 23 παρ. 3 και διαβιβάζει στα Κράτη μέλη, το αργότερο τρεις μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου, το σχέδιο της ημερήσιας διάταξης.

4. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία για τη λήψη αποφάσεων, εφόσον εκπροσωπείται η πλειοψηφία των Κρατών μελών.

ος μέλος μπορεί να εκπροσωπηθεί από άλλο Κράτος μέλ πάντως ένα Κράτος δεν μπορεί να εκπροσωπήσει περισσότερα από δύο άλλα Κράτη.

5. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται κατά πλειοψηφία των εκπροσωπούμενων στην ψηφοφορία Κρατών μελών.

Πάντως, για την εφαρμογή της παρ 2 στοιχείο δ) και της παρ. 2 στοιχείο ε) και εφόσον πρόκειται για προτάσεις μεταβολής της κυρίως Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου, απαιτείται πλειοψηφία των δύο τρίτων.

6. Ύστερα από συναίνεση της πλειοψηφίας των Κρατών μελών, το Κεντρικό Γραφείο προσκαλεί και Κράτη μη μέλη για να λάβουν μέρος στις συνόδους της Γενικής Συνέλευσης, με συμβουλευτική ψήφο.

Ύστερα από συναίνεση της πλειοψηφίας των Κρατών μελών, το Κεντρικό Γραφείο προσκαλεί διεθνείς Οργανισμούς, οι οποίοι είναι αρμόδιοι σε θέματα μεταφορών ή ασχολούνται με τα θέματα που έχουν περιληφθεί στην ημερήσια διάταξη, για να λάβουν μέρος στις συνόδους της Γενικής Συνέλευσης, με συμβουλευτική ψήφο.

7. Πριν από τις συνόδους της Γενικής Συνέλευσης, και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες της Διοικητικής Επιτροπής, συγκαλείται η Αναθεωρητική Επιτροπή για την προκαταρκτική εξέταση των αναφερόμενων στο άρθρο 19 παρ. 2 προτάσεων.

Άρθρο 7.

Διοικητική Επιτροπή.

1. Η Διοικητική Επιτροπή αποτελείται από τους αντιπροσώπους έντεκα Κρατών μελών.

Η Ελβετική Συνομοσπονδία διαθέτει μία μόνιμη έδρα και ασκεί την Προεδρία της Επιτροπής. Τα λοιπά Κράτη διορίζονται για πέντε έτη. Η σύνθεση της Επιτροπής καθορίζεται, για κάθε πενταετή περίοδο, λαμβανομένης υπόψη μιας δίκαιης γεωγραφικής κατανομής. Κάθε Κράτος μέλος δεν μπορεί να μετέχει στην Επιτροπή για περισσότερες από δύο αλλεπάλληλες πενταετείς περιόδους.

Αν κενωθεί μία έδρα, η Επιτροπή εκλέγει άλλο Κράτος μέλος για το υπόλοιπο διάστημα της πενταετούς περιόδου.

Κάθε Κράτος μέλος που ανήκει στην Επιτροπή διορίζει έναν εκπρόσωπο· μπορεί, επίσης, να ορίσει και έναν αναπληρωτή εκπρόσωπο.

2. Η Επιτροπή:

α) συντάσσει τον εσωτερικό κανονισμό της·

β) συνάπτει το σύμφωνο έδρας·

γ) συντάσσει τους Κανονισμούς αναφορικά με την οργάνωση, τη λειτουργία και τη νομική κατάσταση του προσωπικού του Κεντρικού Γραφείου·

δ) διορίζει, λαμβάνουσα υπόψη την καταλληλότητα των υποψηφίων και μία δίκαιη γεωγραφική κατανομή, το Γενικό Διευθυντή, τον Αναπληρωτή Γενικό Διευθυντή, τους Συμβούλους και τους Αναπληρωτές Συμβούλους του Κεντρικού Γραφείου, το οποίο ενημερώνει έγκαιρα τα Κράτη μέλη αν κενωθεί μία από τις θέσεις αυτές· η Ελβετική Κυβέρνηση υποβάλλει τις υποψηφιότητες για τις θέσεις του Γενικού Διευθυντή και του Αναπληρωτή Γενικού Διευθυντή·

ε) εποπτεύει και ελέγχει τη διοικητική και οικονομική διαχείριση του Κεντρικού Γραφείου·

στ) εποπτεύει την ορθή εφαρμογή, εκ μέρους του Κεντρικού Γραφείου, της Σύμβασης και των αποφάσεων που ελήφθησαν από τα άλλα όργανα.

Αν συντρέχει περίπτωση, προτείνει τα κατάλληλα μέτρα για διευκόλυνση της εφαρμογής της Σύμβασης και των αποφάσεων αυτών·

ζ) γνωματεύει πάνω σε θέματα, τα οποία αφορούν τη δραστηριότητα του Κεντρικού Γραφείου και έχουν υποβληθεί σε αυτή από ένα Κράτος μέλος ή από το Γενικό Διευθυντή του Κεντρικού Γραφείου·

η) εγκρίνει το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του Κεντρικού Γραφείου·

θ) εγκρίνει τον ετήσιο προϋπολογισμό του Οργανισμού, την έκθεση πεπραγμένων και τους ετήσιους λογαριασμούς·

ι) ανακοινώνει στα Κράτη μέλη την έκθεση πεπραγμένων, το ετήσιο κλείσιμο των λογαριασμών, όπως επίσης και τις αποφάσεις και συστάσεις της·

ια) συντάσσει και κοινοποιεί στα Κράτη μέλη έκθεση δραστηριότητας και προτάσεις για την ανανέωσή της, ενόψει της Γενικής Συνέλευσης, η οποία πρόκειται να ορίσει τη σύνθεσή της, το αργότερο δύο μήνες πριν από την έναρξη της Συνόδου.

3. Εφόσον δεν έχει αποφασίσει αλλιώς, η Επιτροπή συνέρχεται στην έδρα του Οργανισμού.

Συνέρχεται δύο φορές κάθε έτος. Επίσης συνέρχεται, αν αποφασίσει αυτό ο Πρόεδρος ή προτείνουν αυτό τέσσερα από τα μέλη της.

Τα πρακτικά των συνόδων αποστέλλονται σε όλα τα Κράτη μέλη.

Άρθρο 8.

Επιτροπές.

1. Η Αναθεωρητική Επιτροπή και η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, η οποία θα αποκαλείται παρακάτω «Επιτροπή εμπειρογνωμόνων», αποτελούνται από τους αντιπροσώπους των Κρατών μελών.

Ο Γενικός Διευθυντής του Κεντρικού Γραφείου, ή ο αντιπρόσωπός του, παίρνει μέρος στις συνόδους με συμβουλευτική ψήφο.

2. Η Αναθεωρητική Επιτροπή:

α) αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 3, πάνω σε προτάσεις για μεταβολή της Σύμβασης·

β) εξετάζει, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 7, τις προτάσεις που θα υποβληθούν στη Γενική Συνέλευση.

Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων

αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 4, πάνω σε προτάσεις για μεταβολή της Σύμβασης

3. Το Κεντρικό Γραφείο συγκαλεί τις Επιτροπές, είτε κατόπιν δικής του πρωτοβουλίας είτε ύστερα από πρόταση πέντε Κρατών μελών, όπως επίσης και κατά την προβλεπόμενη στο άρθρο 6 παρ. 7 περίπτωση· διαβιβάζει στα Κράτη μέλη, τουλάχιστο δύο μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου, το σχέδιο της ημερήσιας διάταξης.

4. Η Αναθεωρητική Επιτροπή βρίσκεται σε απαρτία αν αντιπροσωπεύεται η πλειοψηφία των Κρατών μελών. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων βρίσκεται σε απαρτία αν αντιπροσωπεύεται το ένα τρίτο από τα Κράτη μέλη. Κράτος μέλος μπορεί να αντιπροσωπευθεί από ένα άλλο Κράτος μέλος· πάντως, ένα Κράτος δεν μπορεί να αντιπροσωπεύσει περισσότερα από δύο άλλα Κράτη.

5. Κάθε εκπροσωπούμενο Κράτος μέλος διαθέτει μία ψήφο· η ψηφοφορία γίνεται με ανάταση του χεριού ή, ύστερα από αίτηση, με ονομαστική πρόσκληση. Μία πρόταση γίνεται δεκτή, αν ο αριθμός των καταφατικών ψήφων είναι:

α) τουλάχιστον ίσος προς το ένα τρίτο των Κρατών μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία και

β) ανώτερος του αριθμού των αρνητικών ψήφων.

6. Ύστερα από συναίνεση της πλειοψηφίας των Κρατών μελών, το Κεντρικό Γραφείο προσκαλεί Κράτη μη μέλη και διεθνείς Οργανισμούς, οι οποίοι είναι αρμόδιοι σε θέματα μεταφορών ή ασχολούνται με θέματα που έχουν περιληφθεί στην ημερήσια διάταξη, για να λάβουν μέρος στις συνόδους των Επιτροπών με συμβουλευτική ψήφο. Με τις ίδιες προϋποθέσεις μπορούν να προσκληθούν και ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες στις συνόδους της Επιτροπής εμπειρογνωμόνων.

7. Οι Επιτροπές εκλέγουν για κάθε σύνοδο έναν πρόεδρο και έναν ή δύο αναπληρωτές του Προέδρου.

8. Οι συζητήσεις γίνονται στις γλώσσες εργασίας. Κατά τη διάρκεια της συνόδου οι ομιλίες στη μία γλώσσα εργασίας

μεταφράζονται στην άλλη γλώσσα εργασίας κατά το ουσιαστικό μέρος του περιεχομένου τους· οι προτάσεις και οι αποφάσεις μεταφράζονται κατά το πλήρες περιεχόμενό τους.

9. Τα πρακτικά περιέχουν μία περιληπτική απόδοση των συζητήσεων. Οι προτάσεις και οι αποφάσεις καταχωρούνται κατά το πλήρες περιεχόμενό τους. Όσον αφορά τις αποφάσεις, υπερισχύει το γαλλικό κείμενο. Τα πρακτικά αποστέλλονται στα Κράτη μέλη.

10. Οι Επιτροπές μπορούν να συνιστούν ομάδες εργασίας για το χειρισμό ορισμένων θεμάτων.

11. Οι Επιτροπές μπορούν να συντάσσουν τον εσωτερικό κανονισμό τους.

Άρθρο 9.

Κεντρικό Γραφείο.

1. Το Κεντρικό Γραφείο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιμελείται των γραμματειακών υποθέσεων του Οργανισμού.

2. Ειδικότερα, το Κεντρικό Γραφείο:

α) ασκεί τα καθήκοντα που του μεταβιβάζονται από τα άλλα όργανα του Οργανισμού·

β) προετοιμάζει την εξέταση των προτάσεων τροποποίησης της Σύμβασης, προσφεύγοντας, αν συντρέχει περίπτωση. στη βοήθεια εμπειρογνωμόνων·

γ) συγκαλεί τις Επιτροπές·

δ) διαβιβάζει έγκαιρα στα Κράτη μέλη τα αναγκαία έγγραφα για τις συνόδους των διαφόρων οργάνων·

ε) ενημερώνει και δημοσιεύει τους προβλεπόμενους στο άρθρο 3 παρ. 2 πίνακες γραμμών·

στ) παραλαμβάνει τις ανακοινώσεις των Κρατών μελών και των μεταφορικών επιχειρήσεων και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, τις γνωστοποιεί στα άλλα Κράτη μέλη και μεταφορικές επιχειρήσεις·

ζ) ενημερώνει και δημοσιεύει ευρετήριο νομολογίας·

η) εκδίδει περιοδικό δελτίο·

θ) εκπροσωπεί τον Οργανισμό σε άλλους διεθνείς Οργανισμούς, αρμόδιους για θέματα που είναι αλληλένδετα με τους επιδιωκόμενους από τον Οργανισμό σκοπούς·

ι) επεξεργάζεται τον ετήσιο προϋπολογισμό του Οργανισμού και τον υποβάλλει για έγκριση στη Διοικητική Επιτροπή·

ια) διαχειρίζεται τα οικονομικά του Οργανισμού στα πλαίσια του εγκεκριμένου προϋπολογισμού·

ιβ) επιλαμβάνεται, ύστερα από αίτηση Κράτους μέλους ή μεταφορικής επιχείρησης, προσφέροντας τις καλές του υπηρεσίες, για την επίλυση διαφορών μεταξύ των εν λόγω Κρατών ή επιχειρήσεων, σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης·

ιγ) εκδίδει γνωματεύσεις, ύστερα από αίτηση των συμμετεχόντων μερών —Κράτη μέλη, μεταφορικές επιχειρήσεις ή οι χρησιμοποιούντες τη Σύμβαση— σχετικά με διαφορές ως προς την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης·

ιδ) συμπράττει κατά τη διαιτητική επίλυση διαφορών, σύμφωνα με τον τίτλο III·

ιε) διευκολύνει τις παρεπόμενες των διεθνών μεταφορών οικονομικές σχέσεις μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων. όπως επίσης και την είσπραξη ανεξόφλητων απαιτήσεων.

3. Το περιοδικό δελτίο περιλαμβάνει τις αναγκαίες ανακοινώσεις για την εφαρμογή της Σύμβασης, όπως επίσης και μελέτες, δικαστικές αποφάσεις και πληροφορίες, που είναι χρήσιμες για την ερμηνεία, την εφαρμογή και την εξέλιξη του δικαίου των σιδηροδρομικών μεταφορών· το περιοδικό δελτίο εκδίδεται στις γλώσσες εργασίας.

Άρθρο 10.

Πίνακες γραμμών.

1. Τα Κράτη μέλη απευθύνουν τις ανακοινώσεις τους στο Κεντρικό Γραφείο, αναφορικά με την εγγραφή ή διαγραφή γραμμών στους πίνακες που προβλέπονται στο άρθρο 3 παρ. 2.

Εφόσον οι γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 2 συνδέουν Κράτη μέλη, αυτές εγγράφονται μόνον ύστερα από τη συγκατάθεση των Κρατών αυτών· για τη διαγραφή μιας απ' αυτές τις γραμμές αρκεί η ανακοίνωση εκ μέρους ενός από τα Κράτη αυτά.

Το Κεντρικό Γραφείο ανακοινώνει σε όλα τα Κράτη μέλη την εγγραφή ή τη διαγραφή μιας γραμμής.

2. Μία γραμμή υπάγεται στη Σύμβαση μετά την παρέλευση ενός μήνα από την ημέρα ανακοίνωσης της εγγραφής της από το Κεντρικό Γραφείο.

3. Μία γραμμή παύει να υπάγεται στη Σύμβαση μετά την παρέλευση ενός μήνα από την ημέρα ανακοίνωσης της διαγραφής της από το Κεντρικό Γραφείο, εξαιρουμένων των περιπτώσεων εκείνων των μεταφορών, οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει και πρέπει να περατωθούν.

Άρθρο 11.

Χρηματοοικονομικά.

1. Το ύψος των εξόδων του Οργανισμού καθορίζεται για κάθε διαχειριστικό έτος από τη Διοικητική Επιτροπή, ύστερα από πρόταση του Κεντρικού Γραφείου.

Τα έξοδα του Οργανισμού αναλαμβάνονται από τα Κράτη μέλη κατ' αναλογία προς το μήκος των εγγεγραμμένων γραμμών. Για θαλάσσιες γραμμές ή για εσωτερικές υδάτινες οδούς υπολογίζεται μόνο το μισό του μήκους τους. Για τις άλλες γραμμές, που υπάκεινται σε ειδικούς όρους εκμετάλλευσης, η συνεισφορά μπορεί να μειωθεί, κατ' ανώτατο όριο, στο μισό. με βάση συμφωνία μεταξύ της ενδιαφερόμενης Κυβέρνησης και του Κεντρικού Γραφείου, υπό την επιφύλαξη έγκρισης από μέρους της Διοικητικής Επιτροπής.

2. Με τη διαβίβαση της έκθεσης πεπραγμένων και του κλεισίματος των ετήσιων λογαριασμών, το Κεντρικό Γραφείο καλεί τα Κράτη μέλη να καταβάλουν τη συνεισφορά τους στα έξοδα του παρελθόντος διαχειριστικού έτους, μέσα στο συντομότερο δυνατό χρόνο και, πάντως, το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του έτους της διαβίβασης.

Μετά την ημερομηνία αυτή τα οφειλόμενα ποσά βαρύνονται με τόκο πέντε επί τοις εκατό ετησίως.

Αν Κράτος μέλος δεν έχει καταβάλει τη συνεισφορά του δύο έτη μετά την παραπάνω ημερομηνία, αναστέλλεται το δικαίωμα ψήφου αυτού, μέχρι να εκπληρώσει την οικονομική υποχρέωσή του.

Μετά την παρέλευση και νέας προθεσμίας δύο ετών, η Γενική Συνέλευση εξετάζει αν η συμπεριφορά του Κράτους αυτού μπορεί να θεωρηθεί σαν σιωπηρή καταγγελία της Σύμβασης, και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, καθορίζει την ημερομηνία από την οποία θα ισχύσει η καταγγελία.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας, σύμφωνα με την παρ. 2 και το άρθρο 25, όπως επίσης και στην περίπτωση αναστολής του δικαιώματος ψήφου, παραμένουν σε χρέωση οι μη καταβληθείσες συνεισφορές.

4. Οι μη καταβληθείσες συνεισφορές πρέπει, κατά το δυνατό, να καλυφθούν από τα πιστωτικά μέσα του Οργανισμού· είναι δυνατή η κατανομή τους σε τέσσερα διαχειριστικά έτη. Ποσό ελλείμματος, που παραμένει, φέρεται σε χρέωση ιδιαίτερου λογαριασμού σε βάρος των άλλων Κρατών μελών, εφόσον συμμετείχαν στη Σύμβαση κατά το χρονικό διάστημα της μη πληρωμής· η επιβάρυνση γίνεται κατ' αναλογία προς το μήκος των υπόψη εγγεγραμμένων γραμμών, κατά την ημέρα ανοίγματος του ιδιαίτερου λογαριασμού.

5. Κράτος που κατάγγειλε τη Σύμβαση μπορεί να γίνει πάλι Κράτος-μέλος με προσχώρηση, υπό την προϋπόθεση ότι έχει καταβάλει τα χρεωθέντα σε αυτό ποσά.

6. Ο Οργανισμός εισπράττει αποζημίωση για κάλυψη των ιδιαίτερων δαπανών που προκύπτουν από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 9 παρ. 2 στοιχεία ιβ) μέχρι ιθ) δραστηριότητες· στις περιπτώσεις του άρθρου 9 παρ. 2 στοιχεία ιβ) και ιγ), η αποζημίωση αυτή καθορίζεται από τη Διοικητική Επιτροπή ύστερα από πρόταση του Κεντρικού Γραφείου· στην περίπτωση του άρθρου 9 παρ. 2 στοιχείο ιδ) εφαρμογή έχει το άρθρο 15 παρ. 2.

7. Η συμφωνία των διαχειριστικών βιβλίων με τα δικαιολογητικά των λογαριασμών ελέγχεται από την Ελβετική Κυβέρνηση, η οποία υποβάλλει έκθεση στη Διοικητική Επιτροπή.

ΤΙΤΛΟΣ III

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Άρθρο 12.

Αρμοδιότητα.

1. Διαφορές μεταξύ Κρατών μελών περί την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης, όπως επίσης και διαφορές μεταξύ Κρατών μελών και του Οργανισμού περί την ερμηνεία ή την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίες, μπορούν να υποβληθούν, ύστερα από αίτηση ενός των ενδιαφερόμενων μερών, σε διαιτητικό δικαστήριο. Τα ενδιαφερόμενα μέρη ορίζουν τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου και τη διαιτητική διαδικασία, με ελεύθερη κρίση.

2. Διαφορές

α) μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων,

β) μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων και χρησιμοποιούντων τη Σύμβαση,

γ) μεταξύ χρησιμοποιούντων τη Σύμβαση,

κατά την εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM μπορούν, αν δεν έχουν επιλυθεί φιλικά ή δεν έχουν υποβληθεί για εκδίκαση σε τακτικό δικαστήριο, να υποβληθούν, ύστερα από συναίνεση των ενδιαφερόμενων μερών, σε διαιτητικό δικαστήριο. Για τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου και τη διαιτητική διαδικασία ισχύουν τα άρθρα 13 μέχρι 16.

3. Κάθε Κράτος μπορεί, κατά την υπογραφή της Σύμβασης ή κατά την κατάθεση των εγγράφων κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, να επιφυλαχθεί του δικαιώματος να μην εφαρμόσει πλήρως ή μερικώς τις διατάξεις της παρ. 1 και της παρ. 2.

4. Κάθε Κράτος, το οποίο προέβαλε επιφύλαξη σύμφωνα με την παρ. 3, μπορεί οποτεδήποτε, με ανακοίνωση στη θεματοφύλακα Κυβέρνηση, να παραιτηθεί απ' αυτήν. Η παραίτηση από την επιφύλαξη ενεργοποιείται ένα μήνα μετά την ημερομηνία κατά την οποία η θεματοφύλακας Κυβέρνηση ενημέρωσε σχετικά τα Κράτη.

Άρθρο 13.

Συνυποσχετικό διαιτησίας. Γραμματεία δικαστηρίου.

Τα μέρη συνάπτουν συνυποσχετικό διαιτησίας, το οποίο ορίζει κυρίως:

α) το αντικείμενο της διαφοράς·

β) τη σύνθεση του δικαστηρίου και τις συμφωνηθείσες προθεσμίες για το διορισμό του ή των διαιτητών·

γ) τον τόπο που συμφωνήθηκε για έδρα του δικαστηρίου.

Το συνυποσχετικό διαιτησίας πρέπει να κοινοποιηθεί στο Κεντρικό Γραφείο, το οποίο εκτελεί καθήκοντα Γραμματείας δικαστηρίου.

Άρθρο 14.

Διαιτητές.

1. Το Κεντρικό Γραφείο συντάσσει και τηρεί ενημερωμένο πίνακα διαιτητών. Κάθε Κράτος μέλος μπορεί να εγγράφει στον πίνακα διαιτητών δύο υπηκόους του, ειδικούς στο διεθνές δίκαιο των μεταφορών.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο απαρτίζεται, σύμφωνα με το συνυποσχετικό διαιτησίας, από έναν, τρεις ή πέντε διαιτητές.

Οι διαιτητές επιλέγονται από πρόσωπα, τα οποία είναι εγγεγραμμένα στον πίνακα που αναφέρεται στην παρ. 1. Αν, παρά ταύτα, το συνυποσχετικό προβλέπει πέντε διαιτητές, κάθε ενδιαφερόμενο μέρος μπορεί να επιλέξει ένα διαιτητή που δεν είναι εγγεγραμμένος στον πίνακα. Αν το συνυποσχετικό διαιτησίας προβλέπει μόνο ένα διαιτητή, αυτός επιλέγεται με κοινή συναίνεση των ενδιαφερόμενων μερών. Αν το συνυποσχετικό διαιτησίας προβλέπει τρεις ή πέντε διαιτητές, κάθε ενδιαφερόμενο μέρος επιλέγει, κατά περίπτωση, έναν ή δύο διαιτητές· αυτοί ορίζουν, με κοινή συμφωνία, τον τρίτο ή τον πέμπτο διαιτητή, ο οποίος ασκεί την προεδρία του διαιτητικού δικαστηρίου. Αν τα ενδιαφερόμενα μέρη δε συμφωνούν για τον ορισμό του ενός μόνου διαιτητή ή οι επιλεγέντες διαιτητές για τον ορισμό του τρίτου ή του πέμπτου διαιτητή, αυτός ορίζεται από το Γενικό Διευθυντή του Κεντρικού Γραφείου.

3. Εφόσον τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν έχουν την ίδια υπηκοότητα, ο ένας μόνος ή ο τρίτος ή ο πέμπτος διαιτητής πρέπει να έχουν διαφορετική από τα εν λόγω μέρη υπηκοότητα.

Η παρεμβολή τρίτου μέρους στη διαφορά δεν επηρεάζει τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου.

Άρθρο 15.

Διαδικασία. Έξοδα.

1. Το διαιτητικό δικαστήριο καθορίζει την ακολουθητέα διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερα τις ακόλουθες διατάξεις:

α) ερευνά και κρίνει την επίδικη διαφορά με βάση τα προσαχθέντα από τους διαδίκους στοιχεία, χωρίς να δεσμεύεται στην κρίση του περί νομικών θεμάτων από την ερμηνεία των διαδίκων·

β) δεν μπορεί να επιδικάσει τίποτα περισσότερο ή διαφορετικό από αυτό που αιτείται ο ενάγων και τίποτα λιγότερο από αυτό που έχει αναγνωρίσει σαν οφειλόμενο ο εναγόμενος·

γ) η διαιτητική απόφαση, δεόντως αιτιολογημένη, συντάσσεται από το διαιτητικό δικαστήριο και επιδίδεται στους διαδίκους με μέριμνα του Κεντρικού Γραφείου·

δ) πλην αντίθετης διάταξης αναγκαστικού δικαίου στον τόπο που έχει την έδρα του το διαιτητικό δικαστήριο και υπό την επιφύλαξη αντίθετης συμφωνίας των ενδιαφερόμενων μερών, η διαιτητική απόφαση είναι τελεσίδικη.

2. Οι αμοιβές των διαιτητών καθορίζονται από το Γενικό Διευθυντή του Κεντρικού Γραφείου.

Η διαιτητική απόφαση καθορίζει τα έξοδα και τις δαπάνες και ορίζει την αναλογία για τον επιμερισμό αυτών και των αμοιβών των διαιτητών στους διαδίκους.

Άρθρο 16.

Παραγραφή. Εκτελεστό των διαιτητικών αποφάσεων.

1. Η έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας έχει, όσον αφορά τη διακοπή της παραγραφής, την ίδια ισχύ η οποία προβλέπεται κατά το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο για την έγερση αγωγής σε τακτικό δικαστήριο.

2. Η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου καθίσταται εκτελεστή απέναντι στις μεταφορικές επιχειρήσεις και πελάτες σε κάθε Κράτος μέλος, αμέσως μόλις εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες διατυπώσεις στο Κράτος, στο οποίο πρέπει να λάβει χώρα η εκτέλεση της απόφασης. Αναθεώρηση της υπόθεσης ως προς την ουσία δεν επιτρέπεται.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 17.

Είσπραξη μη καταβληθεισών απαιτήσεων μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων.

1. Μη καταβληθείσες απαιτήσεις από μεταφορές, στις οποίες εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, είναι δυνατό, για διευκόλυνση της είσπραξής τους, να γνωστοποιηθούν στο Κεντρικό Γραφείο εκ μέρους της δικαιούχου Επιχείρησης· προς το σκοπό αυτόν το Κεντρικό Γραφείο καλεί τη χρεώστρια μεταφορική επιχείρηση να καταβάλει την οφειλή ή να δηλώσει τους λόγους άρνησης της καταβολής.

2. Αν το Κεντρικό Γραφείο φρονεί ότι η άρνηση είναι επαρκώς αιτιολογημένη, προτείνει στα ενδιαφερόμενα μέρη να προσφύγουν στο αρμόδιο δικαστήριο ή στο προβλεπόμενο στο άρθρο 12 παρ. 2 διαιτητικό δικαστήριο.

3. Αν το Κεντρικό Γραφείο είναι της γνώμης ότι το ποσό οφείλεται ολόκληρο ή κατά ένα μέρος, μπορεί, ύστερα από ενδεχόμενη γνωμάτευση ενός εμπειρογνώμονα, να δηλώσει ότι η χρεώστρια μεταφορική επιχείρηση πρέπει να καταβάλει το οφειλόμενο ποσό ολόκληρο ή κατά ένα μέρος στο Κεντρικό Γραφείο· το κατ' αυτόν τον τρόπο καταβληθέν ποσό παραμένει υπό παρακαταθήκη, μέχρις ότου το αρμόδιο δικαστήριο ή το διαιτητικό δικαστήριο αποφανθούν τελεσίδικα πάνω στο θέμα.

4. Αν η επιχείρηση δεν καταβάλει το καθορισθέν από το Κεντρικό Γραφείο ποσό μέσα σε δύο εβδομάδες, καλείται και πάλι για την καταβολή, με επισήμανση των συνεπειών από την άρνησή της.

5. Αν δεν υπάρξει ανταπόκριση και στη δεύτερη αυτή πρόσκληση μέσα σε δύο μήνες, το Κεντρικό Γραφείο απευθύνει στο Κράτος μέλος, στο οποίο ανήκει η επιχείρηση, αιτιολογημένη αίτηση για τη λήψη μέτρων και ειδικότερα για την εξέταση της συνέχισης της διατήρησης των γραμμών της χρεώστριας μεταφορικής επιχείρησης στον πίνακα.

6. Αν το Κράτος μέλος δηλώσει ότι, παρά τη μη καταβολή των οφειλομένων, διατηρεί την εγγραφή των γραμμών της επιχείρησης αυτής, ή αν δεν απαντήσει μέσα σε έξι εβδομάδες στην ανακοίνωση του Κεντρικού Γραφείου, τεκμαίρεται αυτοδίκαια ότι εγγυάται την πληρωμή όλων των υποχρεώσεων, οι οποίες προέρχονται από μεταφορές στις οποίες έχουν εφαρμογή οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες.

Άρθρο 18.

Αποφάσεις. Συντηρητικά μέτρα και κατασχέσεις.

Εγγυοδοσία.

1. Αποφάσεις, κατ' αντιμωλία ή ερήμην, οι οποίες εκδόθηκαν με βάση τη Σύμβαση από το αρμόδιο δικαστήριο και κατέστησαν εκτελεστές σύμφωνα με τους νόμους που εφαρμόστηκαν από το κρίναν δικαστήριο, καθίστανται εκτελεστές σε καθένα από τα άλλα Κράτη μέλη αμέσως μόλις εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες διατυπώσεις στο Κράτος όπου πρόκειται να επακολουθήσει η εκτέλεση. Αναθεώρηση της υπόθεσης ως προς την ουσία δεν επιτρέπεται.

Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται ούτε στις προσωρινά εκτελεστές αποφάσεις ούτε και στις αποφάσεις με τις οποίες επιβάλλεται στον ενάγοντα, λόγω απόρριψης της ένδικης διαφοράς του, εκτός από τα έξοδα και η πληρωμή κάποιας αποζημίωσης.

Το πρώτο εδάφιο ισχύει επίσης για δικαστικούς συμβιβασμούς.

2. Για απαιτήσεις μεταφορικής επιχείρησης από μεταφορά, για την οποία είναι εφαρμοστέοι οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, έναντι άλλης μεταφορικής επιχείρησης, η οποία δεν ανήκει στο ίδιο Κράτος μέλος, μπορούν να επιβληθούν συντηρητικά μέτρα ή κατάσχεση, μόνο με βάση απόφαση των δικαστηρίων του Κράτους μέλους στο οποίο ανήκει η επιχείρηση που είναι πιστώτρια της κατασχετέας απαίτησης.

3. Στο τροχαίο υλικό του σιδηροδρόμου, όπως επίσης και στα κάθε είδους ιδιόκτητα αντικείμενα που εξυπηρετούν τη μεταφορά, όπως εμπορευματοκιβώτια, μέσα φόρτωσης και αδιάβροχα, μπορούν να επιβληθούν συντηρητικά μέτρα ή κατάσχεση σε Κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο ανήκει το δίκτυο ιδιοκτησίας, μόνο με βάση απόφαση των δικαστηρίων του Κράτους αυτού.

4. Στις αγωγές που γίνονται με βάση τη Σύμβαση δεν μπορεί να απαιτηθεί εγγυοδοσία για τα έξοδα της αντιδικίας.

ΤΙΤΛΟΣ V

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 19.

Αρμοδιότητα.

. Τα Κράτη μέλη απευθύνουν τις αιτήσεις τους για μεταβολή της Σύμβασης στο Κεντρικό Γραφείο, το οποίο τις ανακοινώνει αμέσως στα Κράτη μέλη.

2. Γενική Συνέλευση αποφασίζει πάνω σε προτάσεις για μεταβολή των διατάξεων της Σύμβασης, οι οποίες δεν προβλέπονται στις παρ. 3 και 4. Πρόταση για μεταβολή μπορεί να περιληφθεί στην ημερήσια διάταξη μιας συνόδου της Γενικής Συνέλευσης μόνο ύστερα από συγκατάθεση του ενός τρίτου των Κρατών μελών.

Αν υποβληθεί στη Γενική Συνέλευση πρόταση για μεταβολή, μπορεί η Γενική Συνέλευση να καθορίσει με την προβλεπόμενη στο άρθρο 6 παρ. 5 πλειοψηφία, ότι παρόμοια πρόταση βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με μία ή περισσότερες διατάξεις, για τη μεταβολή των οποίων είναι αρμόδια, σύμφωνα με την παρ. 3, η Αναθεωρητική Επιτροπή. Στην περίπτωση αυτή, η Γενική Συνέλευση είναι επίσης αρμόδια να αποφασίσει ως προς τη μεταβολή της διάταξης αυτής ή των διατάξεων αυτών.

3. Εκτός από αποφάσεις που είναι αρμοδιότητας της Γενικής Συνέλευσης σύμφωνα με την παρ. 2 εδάφιο τρίτο, η Αναθεωρητική Επιτροπή αποφασίζει πάνω σε προτάσεις για μεταβολή των παρακάτω αναφερόμενων διατάξεων:

α) Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIV:

— άρθρο 1 παρ. 3, άρθρο 4 παρ. 2, άρθρα 5 (εκτός παρ. 2), 6, 9 μέχρι 14, 15 (εκτός παρ. 6), 16 μέχρι 21, 22 παρ. 3, άρθρα 23 μέχρι 25, 37, 43 (εκτός παρ. 2 και 4), 48, 49, 56 μέχρι 58, 61·

— τα καθορισθέντα σε λογιστικές μονάδες ποσά στα άρθρα 30, 31, 38, 40 και 41, αν η μεταβολή θα επέφερε αύξηση των ποσών αυτών.

β) Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIM:

— άρθρο 1 παρ. 2, άρθρο 3 παρ. 2 μέχρι 5, άρθρα 4, 5, 6 (εκτός παρ. 3), 7, 8, 11 μέχρι 13, 14 (εκτός παρ. 7), 15 μέχρι 17, 19 (εκτός παρ. 4), 20 (εκτός παρ. 3), 21 μέχρι 24, 25 (εκτός παρ. 3), 26 (εκτός παρ. 2), 27, 28 παρ. 3 και 6, άρθρα 29, 30 (εκτός παρ. 3), 31, 32 (εκτός παρ. 3), 33 (εκτός παρ. 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (εκτός παρ. 3), 48 — εφόσον επιδιώκεται προσαρμογή στο διεθνές ναυτικό δίκαιο — 52, 53, 59 μέχρι 61, 64 και 65·

— το καθορισθέν σε λογιστικές μονάδες ποσό του άρθρου 40, αν η μεταβολή θα επέφερε αύξηση του ποσού αυτού·

— κανονισμός για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά ιδιωτικών βαγονιών (RIP), Παράρτημα II·

— κανονισμός για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (RICO), Προσάρτημα III·

— κανονισμός για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά δεμάτων εξπρές (RIEX), Προσάρτημα IV.

4. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων αποφασίζει πάνω σε προτάσεις για μεταβολή των διατάξεων του Κανονισμού για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), Προσάρτημα I των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM

Άρθρο 20.

Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης.

1. Οι αποφασισθείσες από τη Γενική Συνέλευση μεταβολές περιλαμβάνονται σε πρωτόκολλο, το οποίο υπογράφεται από τους εκπροσώπους των Κρατών μελών. Το Πρωτόκολλο αυτό πρέπει να κυρωθεί, να γίνει αποδεκτό ή να εγκριθεί· τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθενται το συντομότερο δυνατό στη θεματοφύλακα Κυβέρνηση.

2. Εφόσον το Πρωτόκολλο κυρωθεί, γίνει αποδεκτό ή εγκριθεί από περισσότερα των δύο τρίτων των Κρατών μελών, οι αποφάσεις θέτονται σε ισχύ μετά την παρέλευση της προθεσμίας που καθορίστηκε από τη Γενική Συνέλευση.

3. Η εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και CIM αναστέλλεται από τη θέση σε ισχύ των αποφάσεων, για τις μεταφορές προς, από και μεταξύ των Κρατών μελών τα οποία δεν έχουν ακόμα καταθέσει τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, ένα μήνα πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της ισχύος. Το Κεντρικό Γραφείο γνωστοποιεί την αναστολή αυτή στα Κράτη μέλη· η αναστολή αυτή παύει μετά την παρέλευση ενός μήνα από την ημερομηνία γνωστοποίησης από μέρους του Κεντρικού Γραφείου της κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης των εν λόγω αποφάσεων από τα υπόψη Κράτη μέλη.

Η αναστολή αυτή δεν ισχύει για Κράτη μέλη, τα οποία, χωρίς να έχουν καταθέσει τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, έχουν ανακοινώσει στο Κεντρικό Γραφείο ότι εφαρμόζουν τις μεταβολές που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση.

Άρθρο 21.

Αποφάσεις Επιτροπών.

1. Οι αποφασισθείσες από τις Επιτροπές μεταβολές γνωστοποιούνται στα Κράτη μέλη από το Κεντρικό Γραφείο.

2. Οι αποφάσεις αυτές θέτονται σε ισχύ, για όλα τα Κράτη-μέλη, την πρώτη ημέρα του δωδέκατου μήνα μετά το μήνα, κατά τον οποίο το Κεντρικό Γραφείο τις γνωστοποίησε στα Κράτη μέλη, εφόσον μέσα σε τέσσερις μήνες από την ημέρα της ανακοίνωσης το ένα τρίτο των Κρατών μελών δεν προέβαλε αντιρρήσεις.

Αν, παρά ταύτα, Κράτος μέλος προβάλει αντίρρηση σε απόφαση της Αναθεωρητικής Επιτροπής μέσα στην προθεσμία των τεσσάρων μηνών και καταγγείλει τη Σύμβαση το αργότερο δύο μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία για τη θέση σε ισχύ της απόφασης αυτής, η απόφαση αυτή θέτεται σε ισχύ κατά πρώτον από την ημερομηνία, κατά την οποία ενεργοποιήθηκε η καταγγελία του υπόψη Κράτους μέλους.

ΤΙΤΛΟΣ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 22.

Υπογραφή, κύρωση, αποδοχή ή έγκριση της Σύμβασης.

1. Η Σύμβαση παραμένει ανοικτή μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1980 στη Βέρνη παρά την Ελβετική Κυβέρνηση, για υπογραφή από τα Κράτη, τα οποία προσκλήθηκαν στην όγδοη τακτική Αναθεωρητική Διάσκεψη των Συμβάσεων CIM και CIV

2. Η Σύμβαση υπόκειται σε κύρωση, αποδοχή ή έγκριση· τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθενται στη θεματοφύλακα Ελβετική Κυβέρνηση.

Άρθρο 23.

Προσχώρηση στη Σύμβαση.

1. Τα Κράτη, τα οποία προσκλήθηκαν στην όγδοη τακτική Αναθεωρητική Διάσκεψη των Συμβάσεων CIM και CIV και δεν υπέγραψαν τη Σύμβαση μέσα στην προβλεπόμενη από το άρθρο 22 παρ. 1 προθεσμία, μπορούν παρά ταύτα να γνωστοποιήσουν την προσχώρησή τους στη Σύμβαση πριν από τη θέση της σε ισχύ. Τα έγγραφα προσχώρησης κατατίθενται στη θεματοφύλακα Κυβέρνηση.

2. Κάθε Κράτος, το οποίο επιθυμεί να προσχωρήσει στη Σύμβαση, μετά τη θέση της σε ισχύ, αποστέλλει στη θεματοφύλακα Κυβέρνηση αίτηση και έκθεση σχετικά με την κατάσταση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεών του ως προς τις διεθνείς μεταφορές. Η θεματοφύλακας Κυβέρνηση τις ανακοινώνει στα Κράτη μέλη και στο Κεντρικό Γραφείο.

Η αίτηση γίνεται πλήρως δεκτή έξι μήνες μετά την παραπάνω ανακοίνωση, αν πέντε Κράτη δεν προβάλουν αντίρρηση προς τη θεματοφύλακα Κυβέρνηση. Η θεματοφύλακας Κυβέρνηση γνωστοποιεί τούτο στο Κράτος που υπέβαλε την αίτηση, στα Κράτη μέλη και στο Κεντρικό Γραφείο. Το νέο Κράτος μέλος πρέπει να συμμορφωθεί αμέσως με τις διατάξεις του άρθρου 10.

Αν προβληθεί αντίρρηση, η θεματοφύλακας Κυβέρνηση υποβάλλει την αίτηση προσχώρησης στη Γενική Συνέλευση για τη λήψη απόφασης.

Μετά την κατάθεση των εγγράφων προσχώρησης, η προσχώρηση ενεργοποιείται από την πρώτη ημέρα του δεύτερου μήνα μετά το μήνα, κατά τον οποίο το Κεντρικό Γραφείο κοινοποίησε στα Κράτη μέλη τον πίνακα γραμμών του νέου Κράτους μέλους.

3. Κάθε προσχώρηση στη Σύμβαση αφορά μόνο το εκάστοτε ισχύον κείμενο της Σύμβασης.

Άρθρο 24.

Θέση σε ισχύ της Σύμβασης.

1. Μόλις κατατεθούν τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης από δεκαπέντε Κράτη, η θεματοφύλακας Κυβέρνηση έρχεται σε επαφή με τις συμμετέχουσες Κυβερνήσεις, για το σκοπό θέσης σε ισχύ της Σύμβασης.

2. Η θέση σε ισχύ της Σύμβασης επιφέρει την ακύρωση των διεθνών Συμβάσεων περί της δια σιδηροδρόμου μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM) και περί της δια σιδηροδρόμου μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV) της 7ης Φεβρουαρίου 1970, όπως επίσης και της Συμπληρωματικής Σύμβασης στη CIV περί ευθύνης του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών της 26ης Φεβρουαρίου 1966.

Άρθρο 25.

Καταγγελία της Σύμβασης.

Αν ένα Κράτος μέλος επιθυμεί να καταγγείλει τη Σύμβαση, ανακοινώνει τούτο στη θεματοφύλακα Κυβέρνηση. Η καταγγελία ενεργοποιείται την 31η Δεκεμβρίου του επόμενου έτους.

Άρθρο 26.

Καθήκοντα της θεματοφύλακα Κυβέρνησης.

Η θεματοφύλακας Κυβέρνηση ενημερώνει τα προσκληθέντα στην όγδοη τακτική Αναθεωρητική Διάσκεψη των Συμβάσεων CIM και CIV Κράτη, τα άλλα Κράτη που προσχώρησαν στη Σύμβαση, όπως επίσης και το Κεντρικό Γραφείο, σχετικά με:

α) τις υπογραφές της Σύμβασης, της κατάθεσης των εγγράφων επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, όπως επίσης τις ανακοινώσεις για την καταγγελία,

β) την ημέρα, κατά την οποία η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ κατ' εφαρμογή του άρθρου 24,

γ) την κατάθεση των εγγράφων επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης των Πρωτοκόλλων σύμφωνα με το άρθρο 20.

Άρθρο 27.

Επιφυλάξεις αναφορικά με τη Σύμβαση.

Επιφυλάξεις αναφορικά με τη Σύμβαση επιτρέπονται, μόνο εφόσον αυτές προβλέπονται στη Σύμβαση.

Άρθρο 28.

Κείμενο της Σύμβασης.

Η Σύμβαση συνήφθη και υπεγράφη στη γαλλική γλώσσα. Στο γαλλικό κείμενο επισυνάπτονται επίσημες μεταφράσεις

στη γερμανική, αγγλική, αραβική, ιταλική και ολλανδική γλώσσα.

Μόνο το γαλλικό κείμενο είναι αυθεντικό.

Σε πίστωση των οποίων οι υπογραφόμενοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

Έγινε στη Βέρνη, την ενάτη Μαΐου χίλια εννιακόσια ογδόντα, σε ένα πρωτότυπο έγγραφο στη γαλλική γλώσσα, το οποίο παραμένει στα αρχεία της Ελβετικής Συνομοσπονδίας. Ένα θεωρημένο αντίγραφο θα επιδοθεί σε κάθε Κράτος μέλος.

(έπονται οι υπογραφές)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

Για τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακρατικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF).

Άρθρο 1.

1. Ο Οργανισμός απολαμβάνει στο πλαίσιο της επίσημης δραστηριότητάς του ασυλία από τη δικαιοδοσία και την εκτέλεση, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) κατά το μέτρο που ο Οργανισμός παραιτήθηκε ρητά από μία παρόμοια ασυλία σε εξαιρετική περίπτωση·

β) στην περίπτωση κίνησης από έναν τρίτο της πολιτικής διαδικασίας για ανόρθωση της ζημίας λόγω ατυχήματος, το οποίο προκλήθηκε από αυτοκινούμενο όχημα ή κάθε άλλο μέσο μεταφοράς που ανήκει στον Οργανισμό ή κυκλοφορεί για λογαριασμό του, ή στην περίπτωση παράβασης των κανόνων κυκλοφορίας που αφορούν στο υπόψη μέσο μεταφοράς·

γ) σε περίπτωση ανταγωγής, η οποία βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με μία από τον Οργανισμό ασκηθείσα κύρια αγωγή·

δ) σε περίπτωση διαταχθείσας με δικαστική απόφαση κατάσχεσης μισθών, αμοιβών και λοιπών ποσών, τα οποία οφείλει ο Οργανισμός σε μέλος του προσωπικού.

2. Η περιουσία και τα λοιπά αγαθά του Οργανισμού απολαμβάνουν, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη πού κείνται, ασυλίας από κάθε μορφή κατάσχεσης, δήμευσης, αναγκαστικής διαχείρισης, ή άλλη μορφή κατάσχεσης κινητών ή εξαναγκασμό, εκτός αν αυτό είναι πρόσκαιρα απαραίτητο για την αποτροπή ή τη διερεύνηση ατυχημάτων στα οποία είναι αναμεμειγμένα οχήματα που ανήκουν στον Οργανισμό ή οχήματα που κυκλοφορούν για λογαριασμό του.

Αν μια στέρηση ιδιοκτησίας είναι απαραίτητη για λόγους δημόσιου συμφέροντος, πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί ο επηρεασμός της άσκησης των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και πρέπει να καταβληθεί οπωσδήποτε από πριν μια εύλογη αποζημίωση.

3. Κάθε κράτος - μέλος χορηγεί στον Οργανισμό, στην περιουσία του και στα έσοδα που προέρχονται από την επίσημη δραστηριότητά του, απαλλαγή από την άμεση φορολογία. Αν γίνονται από τον Οργανισμό αγορές ή μισθώνονται υπηρεσίες σημαντικής αξίας, που είναι οπωσδήποτε απαραίτητες για την άσκηση των δραστηριοτήτων του και αν συμπεριλαμβάνονται στην τιμή για τις αγορές αυτές ή τις παροχές υπηρεσιών φόροι ή τέλη, τότε λαμβάνονται από τα κράτη μέλη —εφόσον αυτό είναι δυνατό— τα απαιτούμενα μέτρα για την απαλλαγή από τους ανάλογους φόρους και τα τέλη ή τα απαιτούμενα για την επιστροφή των φόρων αυτών μέτρα.

Δε χορηγείται απαλλαγή για φόρους και τέλη, που αποτελούν ανταπόδοση για παραγγελθείσες υπηρεσίες.

Τα είδη που εισάγονται ή εξάγονται από τον Οργανισμό, τα οποία απαιτούνται για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων του, πρέπει να απαλλάσσονται από όλα τα τέλη και τις εισφορές που εισπράττονται κατά την εισαγωγή ή την εξαγωγή.

Για αγαθά και υπηρεσίες που αγοράζονται, εισάγονται ή παράγονται για τις ατομικές ανάγκες των μελών του προσωπικού του Οργανισμού δε χορηγείται απαλλαγή σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο.

4. Αγαθά αποκτηθέντα ή εισαχθέντα σύμφωνα με την παρ. 3 είναι δυνατό να πωληθούν, να δοθούν ή να χρησιμοποιηθούν μόνο με τους όρους που έχουν καθοριστεί από το κράτος-μέλος, το οποίο χορηγεί αυτές τις απαλλαγές.

5. Επίσημες δραστηριότητες του Οργανισμού με την έννοια αυτού του πρωτοκόλλου είναι οι δραστηριότητες που αντιστοιχούν στους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 2 της Σύμβασης.

Άρθρο 2.

1. Ο Οργανισμός μπορεί να κατέχει και να αποδέχεται κάθε είδος χρηματικού μέσου, συναλλαγμάτων ή αξιόγραφων. Μπορεί να τα διαθέτει ελεύθερα για κάθε στόχο αναφερόμενο στη Σύμβαση και να τηρεί λογαριασμούς σε κάθε νόμισμα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του στο απαιτούμενο για το λόγο αυτόν ύψος.

2. Κατά την επίσημη ανταλλαγή ανακοινώσεων και τη διαβίβαση των εγγράφων του, ο Οργανισμός απολαμβάνει εξίσου ευνοϊκής μεταχείρισης, όπως και οι άλλοι παρεμφερείς διεθνείς Οργανισμοί, από κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 3.

Οι αντιπρόσωποι των κρατών - μελών έχουν στην περιοχή καθενός από τα κράτη-μέλη, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και για τη διάρκεια των υπηρεσιακών τους ταξιδιών, τα ακόλουθα προνόμια και ασυλίες:

α) ασυλία δικαιοδοσίας ακόμη και μετά το πέρας της αποστολής τους, σε ό,τι αφορά τις ενέργειές τους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, συμπεριλαμβανομένων και των προφορικών και γραπτών διατυπώσεων των απόψεών τους. Η ασυλία αυτή δεν ισχύει παρόλα αυτά, είτε στην περίπτωση ζημιών λόγω ατυχήματος, το οποίο έχει προκληθεί από όχημα ή άλλο μέσο μεταφοράς που ανήκει σε εκπρόσωπο κράτους ή οδηγείται από αυτόν, είτε σε περίπτωση παράβασης των κανόνων τροχαίας κίνησης από το παραπάνω όχημα·

β) ασυλία έναντι σύλληψης ή προφυλάκισης, εκτός αν συλληφθούν επ' αυτοφώρω·

γ) ασυλία έναντι κατάσχεσης προσωπικών αποσκευών, εκτός αν συλληφθούν επ' αυτοφώρω·

δ) απαραβίαστο όλων των επίσημων εγγράφων και πιστοποιητικών·

ε) απαλλαγή για τον ίδιο και τα μέλη της οικογένειάς του από κάθε περιορισμό εισόδου και από τη δήλωση στο τμήμα αλλοδαπών·

στ) ίδιες απαλλαγές σε ό,τι αφορά νομισματικές και συναλλαγματικές διατάξεις, όπως και οι αντιπρόσωποι ξένων κυβερνήσεων με προσωρινή υπηρεσιακή αποστολή.

Άρθρο 4.

Τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού έχουν στην περιοχή κάθε κράτους μέλους, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, τα ακόλουθα προνόμια και ασυλίες:

α) ασυλία δικαιοδοσίας ακόμη και μετά το πέρας της αποστολής τους, σε ό,τι αφορά τις ενέργειές τους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, συμπεριλαμβανομένων και των προφορικών και γραπτών διατυπώσεων των απόψεών τους. Η ασυλία αυτή δεν ισχύει παρόλα αυτά, είτε στην περίπτωση ζημιών λόγω ατυχήματος, το οποίο έχει προκληθεί από όχημα ή άλλο μέσο μεταφοράς που ανήκει σε εκπρόσωπο κράτους ή οδηγείται από αυτόν, είτε σε περίπτωση παράβασης των κανόνων τροχαίας κίνησης από το παραπάνω όχημα·

β) απαραβίαστο όλων των υπηρεσιακών εγγράφων και πιστοποιητικών·

γ) την ίδια απαλλαγή από περιορισμούς μετανάστευσης που χορηγείται γενικά και σε μέλη του προσωπικού διεθνών Οργανισμών. Συγκατοικούντα μέλη οικογένειας απολαμβάνουν τις ίδιες απαλλαγές·

δ) απαλλαγή από το δημόσιο φόρο εισοδήματος, με την προϋπόθεση ότι φορολογούνται υπέρ του Οργανισμού οι καταβληθέντες μισθοί, αμοιβές και λοιπές αποδοχές. Τα κράτη-μέλη έχουν ωστόσο το δικαίωμα να λαβαίνουν υπόψη αυτές τις αμοιβές, τους μισθούς και τις άλλες απολαβές κατά τον καθορισμό του εισπρακτέου ποσού από φόρους εισοδήματος άλλων πηγών. Τα κράτη-μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να χορηγούν αυτήν την απαλλαγή φόρων για αποζημιώσεις και συντάξεις, καθώς και τις συντάξεις των κληρονόμων που καταβάλλει ο Οργανισμός στα πρώην μέλη του προσωπικού του ή στους έχοντες το σχετικό δικαίωμα·

ε) σε ό,τι αφορά συναλλαγματικές διατυπώσεις, τα ίδια προνόμια που χορηγούνται γενικά στα μέλη του προσωπικού διεθνών Οργανισμών·

στ) σε περίπτωση διεθνούς κρίσης, τις ίδιες διευκολύνσεις για την επαναφορά τους στην πατρίδα, που απολαμβάνουν τα μέλη του προσωπικού διεθνών Οργανισμών. Το ίδιο ισχύει και για τα μέλη της οικογένειας που συνοικούν με αυτούς.

Άρθρο 5.

Οι μετακαλούμενοι από τον Οργανισμό εμπειρογνώμονες απολαμβάνουν κατά τη διάρκεια της υπηρεσιακής τους αποστολής, που έχει σχέση με τον Οργανισμό ή κατά τη διεκπεραίωση αναθέσεων εκ μέρους του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων και των κατά τη διάρκεια της δραστηριότητας αυτής διενεργούμενων ταξιδιών, τα ακόλουθα προνόμια και ασυλίες, εφόσον αυτές είναι απαραίτητες για την άσκηση των καθηκόντων τους:

α) ασυλία δικαιοδοσίας ακόμη και μετά το πέρας της αποστολής τους, σε ό,τι αφορά τις ενέργειές τους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, συμπεριλαμβανομένων και των προφορικών και γραπτών διατυπώσεων των απόψεών τους. Η ασυλία αυτή δεν ισχύει, παρόλα αυτά, είτε στην περίπτωση ζημιών λόγω ατυχήματος, το οποίο έχει προκληθεί από όχημα ή άλλο μέσο μεταφοράς που ανήκει σε εκπρόσωπο κράτους ή οδηγείται από αυτόν, είτε σε περίπτωση παράβασης των κανόνων τροχαίας κίνησης από το παραπάνω όχημα·

β) απαραβίαστο όλων των υπηρεσιακών εγγράφων και πιστοποιητικών·

γ) διευκολύνσεις σχετικά με συναλλαγματικούς κανονισμούς που απαιτούνται για τη διαβίβαση των αμοιβών τους·

δ) τις ίδιες διευκολύνσεις σχετικά με τις προσωπικές τους αποσκευές, όπως και οι υπάλληλοι ξένων Αρχών με προσωρινή υπηρεσιακή αποστολή.

Άρθρο 6.

1. Τα προβλεπόμενα στο πρωτόκολλο αυτό προνόμια ή ασυλίες χορηγούνται αποκλειστικά για να εξασφαλίσουν σε οποιεσδήποτε συνθήκες την ανεμπόδιστη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και την πλήρη ανεξαρτησία των ατόμων, στα οποία χορηγούνται. Οι αρμόδιες Αρχές αποσύρουν τη χορηγηθείσα ασυλία, αν η διατήρησή της θα εμπόδιζε την απονομή δικαιοσύνης και αν η απόσυρση αυτή είναι δυνατή χωρίς να επηρεαστούν οι στόχοι για τους οποίους έχει χορηγηθεί αυτή.

2. Αρμόδιες Αρχές σύμφωνα με την παράγραφο 1 είναι:

— τα κράτη μέλη για τους αντιπροσώπους τους,

— η Διοικητική Επιτροπή για το Γενικό Διευθυντή,

— ο Γενικός Διευθυντής για τα υπόλοιπα μέλη του προσωπικού και για τους μετακαλούμενους από τον Οργανισμό εμπειρογνώμονες.

Άρθρο 7.

1. Το πρωτόκολλο αυτό δεν επηρεάζει το δικαίωμα κάθε κράτους — μέλους να λαβαίνει κάθε απαραίτητο μέτρο που επιβάλλεται για τη δημόσια ασφάλειά του.

2. Ο Οργανισμός θα συνεργάζεται ανά πάσα στιγμή με τις αρμόδιες Αρχές των κρατών μελών, για να διευκολυνθεί η απονομή του δικαίου σύμφωνα με τους κανόνες, για να εξασφαλιστεί η τήρηση των νόμων και των διατάξεων των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και για να εμποδιστεί κάθε κατάχρηση που θα μπορούσε να προκύψει από τα προβλεπόμενα στο πρωτόκολλο αυτό προνόμια και ασυλίες.

Άρθρο 8.

Ένα κράτος — μέλος δεν υποχρεούται να χορηγεί στους πολίτες του ή σε άτομα που κατοικούν μόνιμα στην επικράτειά του τα προνόμια και τις ασυλίες σύμφωνα:

— με το άρθρο 3, εκτός της παραγράφου δ,

— με το άρθρο 4, εκτός των παραγρ. α, δ και ε,

— με το άρθρο 5, εκτός των παρ. α και δ του πρωτοκόλλου αυτού.

Άρθρο 9.

Ο Οργανισμός μπορεί να συνάπτει με τα επί μέρους κράτη — μέλη συμπληρωματικές συμφωνίες για την εφαρμογή αυτού του πρωτοκόλλου, σε ό,τι αφορά το κράτος — μέλος ή τα κράτη — μέλη, καθώς και να συνάπτει συμφωνίες, που θα εξασφαλίζουν την αποτελεσματική δραστηριότητα του Οργανισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

Στη Σύμβαση αναφορικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980.

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ (CIV).

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο πρώτο.

Πεδίο εφαρμογής.

1. Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται, με επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 2, 3 και 33, σε όλες τις μεταφορές επιβατών και αποσκευών με διεθνείς τίτλους μεταφοράς που εκδίδονται για μία διαδρομή, η οποία εκτείνεται στο έδαφος τουλάχιστον δύο Κρατών και περιλαμβάνει αποκλειστικά γραμμές, οι οποίες έχουν εγγραφεί στον Πίνακα που προβλέπεται στα άρθρα 3 και 10 της Σύμβασης.

Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται επίσης, όσον αφορά την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών, στους συνοδούς αποστολών που μεταφέρονται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και με βάση το συμβόλαιο της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM).

2. Τα διεθνή Τιμολόγια καθορίζουν τις διαδρομές, για τις οποίες εκδίδονται διεθνείς τίτλοι μεταφοράς.

3. Στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, ο όρος «σταθμός» περιλαμβάνει: τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, τα λιμάνια των θαλάσσιων γραμμών και όλες τις άλλες εγκαταστάσεις των μεταφορικών επιχειρήσεων που είναι ανοικτές στο κοινό για την εκτέλεση του συμβόλαιου μεταφοράς.

Άρθρο 2.

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής.

1. Στις μεταφορές, των οποίων οι σταθμοί αφετηρίας και προορισμού κείνται στο έδαφος του ίδιου Κράτους και διέρχονται μέσα από το έδαφος ενός άλλου Κράτους μόνο διαμετακομιστικά, δεν εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες:

α) αν οι γραμμές διαμετακόμισης υπάγονται στην αποκλειστική εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου του Κράτους αφετηρίας ή

β) αν τα συμμετέχοντα Κράτη ή οι σιδηρόδρομοι έχουν συμφωνήσει να μη θεωρούν τις μεταφορές αυτές σαν διεθνείς.

2. Οι μεταφορές μεταξύ σταθμών δύο όμορων Κρατών και οι μεταφορές μεταξύ σταθμών δύο Κρατών μέσα από το έδαφος

ενός τρίτου Κράτους, αν οι γραμμές στις οποίες εκτελείται η μεταφορά υπάγονται στην αποκλειστική εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου ενός από τα τρία αυτά Κράτη και οι Νόμοι και Κανονισμοί των Κρατών αυτών δεν αντιτίθενται προς τούτο, υπάγονται στο καθεστώς των εσωτερικών μεταφορών που εφαρμόζεται στο σιδηρόδρομο αυτόν.

Άρθρο 3.

Επιφύλαξη σχετικά με την ευθύνη για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών.

1. Κάθε Κράτος μπορεί, κατά την υπογραφή της Σύμβασης ή κατά την κατάθεση των οργάνων επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, να διατηρήσει το δικαίωμα μη εφαρμογής όλων των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών, αν το ατύχημα συνέβη στο έδαφός του και ο επιβάτης είναι υπήκοος του Κράτους αυτού ή έχει τη συνηθισμένη διαμονή του στο Κράτος αυτό.

2. Κάθε Κράτος που έχει διατυπώσει την παραπάνω αναφερόμενη επιφύλαξη μπορεί να παραιτηθεί απ' αυτήν οποτεδήποτε, με ανακοίνωση στη θεματοφύλακα Κυβέρνηση. Η παραίτηση από την επιφύλαξη τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά την ημέρα, κατά την οποία η θεματοφύλακας Κυβέρνηση ενημέρωσε τα Κράτη σχετικά.

Άρθρο 4.

Υποχρέωση μεταφοράς.

1. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να μεταφέρει επιβάτες και αποσκευές σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, εφόσον:

α) ο επιβάτης συμμορφώνεται με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, τις συμπληρωματικές Διατάξεις και τα διεθνή Τιμολόγια·

β) η μεταφορά είναι δυνατή με το προσωπικό και τα κανονικά μεταφορικά μέσα, τα οποία επαρκούν για τις τακτικές ανάγκες των συγκοινωνιών·

γ) η μεταφορά δεν εμποδίζεται από περιστάσεις, που ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να αποφύγει και τις οποίες δεν μπορεί να υπερνικήσει.

2. Αν η αρμόδια Αρχή αποφασίσει την προσωρινή ή μόνιμη, στο σύνολο ή κατά ένα μέρος, διακοπή της εκμετάλλευσης, τα μέτρα αυτά γνωστοποιούνται αμέσως στο κοινό και τους σιδηροδρόμους· αυτοί ενημερώνουν αντίστοιχα τους σιδηροδρόμους των άλλων Κρατών, προς το σκοπό δημοσίευσης των μέτρων αυτών.

3. Κάθε παράβαση του άρθρου αυτού από το σιδηρόδρομο θεμελιώνει αξίωση αποκατάστασης της ζημίας που προέκυψε.

Άρθρο 5.

Τιμολόγια. Ιδιαίτερες συμφωνίες.

1. Τα διεθνή τιμολόγια πρέπει να περιλαμβάνουν όλους τους ειδικούς για τη μεταφορά όρους και κυρίως τα απαιτούμενα για τον υπολογισμό της τιμής μεταφοράς και των συμπληρωματικών τελών στοιχεία και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, τους όρους μετατροπής των νομισμάτων.

Οι όροι των διεθνών Τιμολογίων επιτρέπεται να αποκλίνουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες μόνον αν αυτοί προβλέπουν τούτο ρητά.

2. Τα διεθνή Τιμολόγια πρέπει να εφαρμόζονται προς όλους με τους ίδιους όρους.

3. Οι σιδηρόδρομοι μπορούν να συνάπτουν ιδιαίτερες συμφωνίες, με τις οποίες να παραχωρούνται εκπτώσεις στις τιμές ή άλλα πλεονεκτήματα στο μέτρο που αντίστοιχοι όροι έχουν γίνει αποδεκτοί για επιβάτες που βρίσκονται σε παρόμοια κατάσταση.

Για την Υπηρεσία του σιδηροδρόμου, για σκοπούς της Δημόσιας Διοίκησης, για αγαθοεργούς σκοπούς ή για σκοπούς αγωγής και εκπαίδευσης, μπορούν να παρέχονται εκπτώσεις στις τιμές ή άλλα πλεονεκτήματα.

Η δημοσίευση των μέτρων που λαμβάνονται σύμφωνα με τα εδάφια 1 και 2 δεν είναι υποχρεωτική.

4. Τα διεθνή Τιμολόγια πρέπει να δημοσιεύονται μόνο στα Κράτη, των οποίων οι σιδηρόδρομοι συμμετέχουν στα Τιμολόγια αυτά σαν Δίκτυα αφετηρίας ή προορισμού. Τα Τιμολόγια αυτά και οι τροποποιήσεις τους θέτονται σε ισχύ από την ημερομηνία που αναφέρεται στη δημοσίευσή τους. Αυξήσεις τιμών και άλλες διατάξεις που έχουν σαν επακόλουθο να κάνουν αυστηρότερους τους όρους μεταφοράς που προβλέπονται από τα τιμολόγια αυτά θέτονται σε ισχύ το ενωρίτερο έξι μέρες μετά τη δημοσίευσή τους. Αναγκαίες λόγω συναλλαγματικών διακυμάνσεων τροποποιήσεις στις περιλαμβανόμενες στα διεθνή Τιμολόγια τιμές μεταφοράς και συμπληρωματικά τέλη, όπως επίσης και διορθώσεις εμφανών λαθών, θέτονται σε ισχύ την επόμενη μέρα από τη δημοσίευσή τους.

5. Σε όλους τους ανοικτούς στις διεθνείς μεταφορές σταθμούς πρέπει ο επιβάτης να μπορεί να λαμβάνει γνώση των διεθνών Τιμολογίων ή αποσπασμάτων από τα Τιμολόγια αυτά, που ενδεικνύουν τις τιμές των διεθνών εισιτηρίων που πωλούνται εκεί και τα αντίστοιχα κόμιστρα των αποσκευών.

Άρθρο 6.

Λογιστική μονάδα. Συναλλαγματικές τιμές μετατροπής ή αποδοχής των νομισμάτων.

1. Η προβλεπόμενη στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες λογιστική μονάδα είναι το ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα, όπως ορίζεται τούτο από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

Η σε ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα εκφρασμένη αξία του εθνικού νομίσματος ενός Κράτους, που είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που εφαρμόζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές.

2. Η σε ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα εκφρασμένη αξία του εθνικού νομίσματος ενός Κράτους, που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τον τρόπο που καθορίζεται από το Κράτος αυτό.

Ο υπολογισμός αυτός πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα μία πραγματική αξία κατά το δυνατόν πιο προσεγγιστική προς εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή της παρ. 1.

3. Για Κράτος, που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή της παρ. 1 ή της παρ. 2, η προβλεπόμενη στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες λογιστική μονάδα θεωρείται ότι ισούται με τρία χρυσά φράγκα.

Το χρυσό φράγκο ορίζεται σε 10/31 του γραμμαρίου χρυσού με τίτλο καθαρότητας 0,900.

Η μετατροπή του χρυσού φράγκου πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα μία πραγματική αξία κατά το δυνατόν πιο προσεγγιστική προς εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή της παρ. 1.

4. Μέσα σε τρεις μήνες μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης και κάθε φορά που επέρχεται μεταβολή αναφερόμενη στη μέθοδο υπολογισμού ή στην αξία του εθνικού νομίσματος σε σχέση με τη λογιστική μονάδα, τα Κράτη ανακοινώνουν στο Κεντρικό Γραφείο τη μέθοδό τους υπολογισμού σύμφωνα με την παρ. 2 ή τα αποτελέσματα από τη μετατροπή σύμφωνα με με την παρ. 3. Το Κεντρικό Γραφείο γνωστοποιεί στα Κράτη τις ανακοινώσεις αυτές.

5. Ο σιδηρόδρομος πρέπει να δημοσιεύει τις τιμές στις οποίες:

α) υπολογίζει τα εκφρασμένα σε ξένο νόμισμα ποσά, που πρέπει να πληρωθούν σε εθνικό νόμισμα (τιμές μετατροπής),

β) αποδέχεται για πληρωμή ξένα νομίσματα (τιμές αποδοχής).

Άρθρο 7.

Συμπληρωματικές Διατάξεις.

1. Δύο ή περισσότερα Κράτη ή δύο ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι μπορούν να εκδίδουν συμπληρωματικές διατάξεις για

την εκτέλεση των Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Οι διατάξεις αυτές επιτρέπεται να αποκλίνουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες μόνον αν τούτο προβλέπεται σ' αυτούς ρητά.

2. Οι συμπληρωματικές διατάξεις θέτονται σε ισχύ και δημοσιεύονται σύμφωνα με τον τύπο που προβλέπουν οι Νόμοι και Κανονισμοί κάθε Κράτους. Οι συμπληρωματικές διατάξεις και η θέση τους σε ισχύ ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο.

'Αρθρο 8.

Εσωτερικό Δίκαιο.

1. Εφόσον στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, στις Συμπληρωματικές Διατάξεις και στα Διεθνή Τιμολόγια δεν υπάρχουν ρήτρες, ισχύει το εσωτερικό Δίκαιο.

2. Σαν εσωτερικό Δίκαιο νοείται το Δίκαιο του Κράτους, στο οποίο ο δικαιούχος ασκεί τα δικαιώματά του συμπεριλαμβανομένων εδώ και των κανόνων των σχετικών με τη σύγκρουση των νόμων.

3. Για την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο ή τραυματισμούς επιβατών ισχύει σαν εσωτερικό Δίκαιο το Δίκαιο του Κράτους, στο έδαφος του οποίου συνέβη το ατύχημα του επιβάτη, συμπεριλαμβανομένων εδώ και των κανόνων των σχετικών με τη σύγκρουση των νόμων.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Κεφάλαιο Ι.

Μεταφορά επιβατών.

'Αρθρο 9.

Δρομολόγια και χρησιμοποίηση των αμαξοστοιχιών.

1. Ο σιδηρόδρομος πρέπει να γνωστοποιεί στο Κοινό τα δρομολόγια των αμαξοστοιχιών κατά τον δέοντα τρόπο.

2. Περιορισμοί στη χρησιμοποίηση ορισμένων αμαξοστοιχιών ή κατηγοριών θέσεων πρέπει να αναφέρονται στα δρομολόγια ή στα τιμολόγια.

'Αρθρο 10.

Αποκλεισμός από τη μεταφορά. Αποδοχή υπό όρους.

1. Αποκλείονται της μεταφοράς ή μπορούν να αποκλειστούν απ' αυτήν καθ' οδόν:

α) τα άτομα σε κατάσταση μέθης και τα άτομα που συμπεριφέρονται με απρέπεια ή δεν εφαρμόζουν τους Κανονισμούς που ισχύουν στα επι μέρους Κράτη· τα άτομα αυτά χάνουν την αξίωση για επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου και του κομίστρου των αποσκευών·

β) τα άτομα, τα οποία λόγω ασθένειας ή από άλλους λόγους θα μπορούσαν προδήλως να ενοχλήσουν τους συνταξιδεύοντες, αν δεν έχει εξασφαλιστεί γι' αυτά από πριν ιδιαίτερο διαμέρισμα ή δεν μπορεί να τεθεί σε διάθεση τους έναντι πληρωμής. Παρά ταύτα τα άτομα που ασθενούν καθ' οδόν πρέπει να μεταφέρονται τουλάχιστον μέχρι τον πλησιέστερο κατάλληλο σταθμό, όπου μπορεί να τύχουν της αναγκαίας περιποίησης. Το καταβληθέν αντίτιμο του εισιτηρίου επιστρέφεται σύμφωνα με το άρθρο 25, αφού αφαιρεθεί το ποσό της διανυθείσας διαδρομής. Το ίδιο ισχύει, αν συντρέχει περίπτωση, για τη μεταφορά των αποσκευών.

2. Η μεταφορά των ατόμων που έχουν προσβληθεί από μεταδοτικές ασθένειες διέπεται από τις διεθνείς Συμφωνίες και Κανονισμούς και, σε περίπτωση έλλειψης τέτοιων, από τους Νόμους και Κανονισμούς κάθε Κράτους.

'Αρθρο 11.

Εισιτήρια.

1. Τα εισιτήρια που εκδίδονται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες για διεθνή μεταφορά πρέπει να φέρουν την ένδειξη CIV. Μεταβατικά γίνεται δεκτός ο συμβολισμός ₵.

2. Τα διεθνή Τιμολόγια ή οι Συμφωνίες μεταξύ των σιδηροδρόμων καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο των εισιτηρίων, όπως επίσης και τη γλώσσα και τα στοιχεία, τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά την εκτύπωση και κατά τη συμπλήρωση.

3. Εκτός αν προβλέπεται εξαίρεση στα διεθνή Τιμολόγια, τα εισιτήρια πρέπει να περιλαμβάνουν:

α) τους σταθμούς αφετηρίας και προορισμού·

β) το δρομολόγιο· αν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση διαφορετικών δρομολογίων ή μέσων μεταφοράς, τούτο πρέπει να ενδεικνύεται·

γ) την κατηγορία της αμαξοστοιχίας και της θέσης·

δ) το αντίτιμο·

ε) την πρώτη ημέρα ισχύος·

στ) τη διάρκεια ισχύος.

4. Τα βιβλιάρια συνεχόμενων τμηματικών εισιτηρίων, που εκδίδονται με βάση το διεθνές Τιμολόγιο, σχηματίζουν ένα μοναδικό εισιτήριο κατά την έννοια των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

5. Εκτός αν προβλέπεται εξαίρεση στα διεθνή Τιμολόγια, το εισιτήριο είναι μεταβιβάσιμο μόνο αν δεν φέρνει το όνομα του κατόχου και δεν έχει γίνει έναρξη του ταξιδιού.

6. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιώνεται κατά την παραλαβή του εισιτηρίου, ότι αυτό έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις ενδείξεις του.

7. Η διάρκεια ισχύος των εισιτηρίων και οι διακοπές του ταξιδιού ρυθμίζονται από τα διεθνή Τιμολόγια.

'Αρθρο 12.

Δικαίωμα μεταφοράς. Επιβάτης χωρίς έγκυρο εισιτήριο.

1. Ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έγκυρο εισιτήριο από την αρχή του ταξιδιού· πρέπει να φυλάσσει το εισιτήριο μέχρι το τέλος του ταξιδιού, να το επιδεικνύει σε κάθε επιφορτισμένο με τον έλεγχο υπάλληλο του σιδηροδρόμου και να το παραδίδει στο τέλος του ταξιδιού. Τα διεθνή Τιμολόγια μπορούν να προβλέπουν εξαιρέσεις.

2. Τα εισιτήρια, που έχουν υποστεί μεταβολές αναρμόδια, είναι άκυρα και αποσύρονται από τους επιφορτισμένους με τον έλεγχο υπαλλήλους του σιδηροδρόμου.

3. Ο επιβάτης, που δεν μπορεί να επιδείξει έγκυρο εισιτήριο, πρέπει να καταβάλει εκτός από το αντίτιμο του εισιτηρίου και συμπλήρωμα, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται από το σιδηρόδρομο που επιβάλλει το συμπλήρωμα.

4. Ο επιβάτης που αρνείται την άμεση καταβολή του αντιτίμου του εισιτηρίου ή του συμπληρώματος μπορεί να αποκλειστεί από τη μεταφορά. Αν αποκλειστεί ένας επιβάτης, δεν μπορεί να απαιτήσει όπως τεθούν στη διάθεσή του οι αποσκευές του σε άλλο σταθμό από το σταθμό προορισμού.

'Αρθρο 13.

Έκπτωση της τιμής για τα παιδιά.

1. Παιδιά ηλικίας μέχρι πέντε ετών συμπληρωμένων, για τα οποία δε ζητείται ξεχωριστή θέση, μεταφέρονται χωρίς εισιτήριο δωρεάν.

2. Παιδιά ηλικίας από πέντε ετών συμπληρωμένων μέχρι δέκα ετών συμπληρωμένων και νεώτερα παιδιά, για τα οποία ζητείται ξεχωριστή θέση, μεταφέρονται με μειωμένες τιμές. Οι τιμές αυτές δεν πρέπει να υπερβαίνουν το μισό των τιμών των εισιτηρίων για ενήλικες, με εξαίρεση τα συμπληρώματα για τη χρησιμοποίηση ορισμένων αμαξοστοιχιών ή οχημάτων. Οι διατάξεις σχετικά με τη στρογγύλευση των ποσών που εφαρμόζονται από το σιδηρόδρομο που εκδίδει το εισιτήριο, δε θίγονται. Η έκπτωση αυτή δεν πρέπει να παρέχεται για εισιτήρια, τα οποία περιλαμβάνουν ήδη μία έκπτωση έναντι της κανονικής τιμής απλής διαδρομής.

3. Τα διεθνή Τιμολόγια μπορούν, παρά ταύτα, να προβλέπουν όρια ηλικίας άλλα από τα αναφερόμενα στις παραγρ. 1 και 2, εφόσον το όριο για την προβλεπόμενη στην παρ. 1

δωρεάν μεταφορά δεν είναι κατώτερο από τα τέσσερα έτη και το όριο για την προβλεπόμενη στην παρ. 2 μεταφορά με μειωμένες τιμές δεν είναι κατώτερο από τα δέκα έτη.

Άρθρο 14.

Κατάληψη των θέσεων.

1. Για την κατάληψη, διάθεση και εξασφάλιση θέσεων στις αμαξοστοιχίες ισχύουν οι εφαρμοστέες από το σιδηρόδρομο διατάξεις.

2. Κατά τους περιλαμβανόμενους στα διεθνή Τιμολόγια όρους, ο επιβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει θέση ανώτερης κατηγορίας ή κατηγορία αμαξοστοιχίας με υψηλότερη τιμή, απ' ό,τι αναγράφεται στο εισιτήριο, ή να τροποποιήσει το δρομολόγιο.

Άρθρο 15.

Εισαγωγή, μέσα στα επιβατικά οχήματα, αποσκευών χειρός και ζώων.

1. Ο επιβάτης μπορεί να πάρει μαζί του μέσα στα επιβατικά οχήματα ευμετακόμιστα αντικείμενα (αποσκευές χειρός) δωρεάν.

Σε κάθε επιβάτη διατίθεται για τις αποσκευές χειρος του μόνον ο χώρος πάνω και κάτω από τη θέση του ή άλλος αντίστοιχος χώρος, αν πρόκειται για οχήματα ειδικής κατασκευής, κυρίως τέτοια με χώρο για εναπόθεση αποσκευών.

2. Δεν μπορούν να εισάγονται μέσα στα επιβατικά οχήματα:

α) τα υλικά και αντικείμενα που αποκλείονται από τη μεταφορά σαν αποσκευές σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο ε), εκτός αν οι Συμπληρωματικές Διατάξεις ή τα Τιμολόγια προβλέπουν εξαιρέσεις·

β) τα αντικείμενα, τα οποία μπορούν να ενοχλήσουν τους επιβάτες ή να προκαλέσουν ζημιές·

γ) τα αντικείμενα, η παραλαβή των οποίων αντιβαίνει σε διατάξεις Τελωνειακών ή άλλων Διοικητικών Αρχών·

δ) τα ζώντα ζώα, εκτός αν οι Συμπληρωματικές Διατάξεις ή τα Τιμολόγια προβλέπουν εξαιρέσεις.

3. Τα διεθνή Τιμολόγια μπορούν να προβλέψουν κάτω από ποιους όρους αντικείμενα, τα οποία, αντίθετα με τις παρ. 1 και 2 στοιχείο β), εισήχθησαν σε επιβατικά οχήματα, μπορούν παρά ταύτα να μεταφερθούν παραπέρα σαν αποσκευές χειρός ή κανονικές αποσκευές.

4. Ο σιδηρόδρομος δικαιούται, σε περίπτωση θεμελιωμένης υπόνοιας για παράβαση της παρ. 2 στοιχεία α), β) και δ), να βεβαιωθεί με παρουσία του επιβάτη για το είδος των παραληφθέντων στα επιβατικά οχήματα αντικειμένων.

Αν δεν είναι δυνατή η εξεύρεση του επιβάτη, ο οποίος έχει πάρει μαζί του αντικείμενα που υπόκεινται σε εξέταση, ο σιδηρόδρομος διενεργεί την εξέταση με παρουσία δύο μαρτύρων ξένων προς αυτόν.

5. Η επιτήρηση των αντικειμένων και ζώων που ο επιβάτης έχει πάρει μαζί του μέσα στο επιβατικό όχημα απόκειται σ' αυτόν, εκτός αν βρίσκεται σε όχημα ειδικής κατασκευής που αναφέρεται στην παρ. 1 και για το λόγο αυτόν δεν μπορεί να ασκήσει την επιτήρηση αυτή.

6. Ο επιβάτης ευθύνεται για κάθε ζημιά που προκλήθηκε από αντικείμενα ή ζώα, τα οποία παίρνει μαζί του μέσα στα επιβατικά οχήματα, εκτός αν αποδεικνύει, ότι η ζημιά οφείλεται σε πταίσμα του σιδηροδρόμου, σε πταίσμα ενός τρίτου ή σε περιστατικά, τα οποία ο επιβάτης δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

Η διάταξη αυτή δε θίγει την ευθύνη του σιδηροδρόμου σύμφωνα με το άρθρο 26.

Άρθρο 16.

Απώλεια της ανταπόκρισης. Κατάργηση αμαξοστοιχιών.

1. Αν λόγω καθυστέρησης της αμαξοστοιχίας χαθεί η ανταπόκριση με άλλη αμαξοστοιχία ή καταργηθεί μία αμαξοστοιχία για το σύνολο ή ένα μέρος της διαδρομής και ο επιβάτης επιθυμεί να συνεχίσει το ταξίδι του, ο σιδηρόδρομος πρέπει να προωθήσει τον επιβάτη με τις αποσκευές χειρός ή τις κανονικές αποσκευές του στο μέτρο του δυνατού και χωρίς συμπλήρωμα τιμής, με αμαξοστοιχία που κατευθύνεται προς τον ίδιο σταθμό προορισμού από την ίδια γραμμή ή από άλλη γραμμή των σιδηροδρόμων που συμμετείχαν στο αρχικό δρομολόγιο μεταφοράς, κατά τρόπο που να επιτρέπει στον επιβάτη να φθάσει στον προορισμό του με τη μικρότερη καθυστέρηση.

2. Ο σιδηρόδρομος πρέπει, εφόσον συντρέχει περίπτωση, να βεβαιώσει πάνω στο εισιτήριο την απώλεια της ανταπόκρισης ή την κατάργηση της αμαξοστοιχίας, να επεκτείνει, εφόσον είναι αναγκαίο, τη διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου και να κάνει έγκυρο το εισιτήριο για το νέο δρομολόγιο, για ανώτερη κατηγορία θέσης ή για κατηγορία αμαξοστοιχίας με υψηλότερη τιμή.

Τα Τιμολόγια ή τα δρομολόγια μπορούν, παρά ταύτα, να αποκλείσουν τη χρησιμοποίηση ορισμένων αμαξοστοιχιών.

Κεφάλαιο II.

Μεταφορά αποσκευών.

Άρθρο 17.

Αντικείμενα αποδεκτά για μεταφορά.

1. Γίνονται δεκτά για μεταφορά σαν αποσκευές αντικείμενα που προορίζονται για τους σκοπούς του ταξιδιού, τα οποία περιέχονται μέσα σε μπαούλα, καλάθια, βαλίτσες, ταξιδιωτικούς σάκκους ή άλλες συσκευασίες αυτής της μορφής, και ακόμα οι ίδιες οι συσκευασίες.

2. Τα διεθνή τιμολόγια μπορούν, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, να επιτρέψουν την αποδοχή, σαν αποσκευών, ζώων και αντικειμένων, που δεν αναφέρονται στην παρ. 1, κυρίως συνοδευόμενα αυτοκίνητα, τα οποία παραδίδονται προς μεταφορά με ή χωρίς ρυμουλκούμενα.

3. Τα τιμολόγια ή τα δρομολόγια μπορούν να αποκλείσουν ή να περιορίσουν τη μεταφορά αποσκευών σε ορισμένες αμαξοστοιχίες ή κατηγορίες αμαξοστοιχιών.

Άρθρο 18.

Αποκλειόμενα αντικείμενα.

Αποκλείονται της μεταφοράς σαν αποσκευές:

α) τα αντικείμενα, η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται έστω και σε ένα Κράτος από τα συμμετέχοντα στη μεταφορά της αποσκευής·

β) τα αντικείμενα, για τα οποία επίσης η μεταφορά ανήκει στο αποκλειστικό δικαίωμα της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας, έστω και σε ένα από τα συμμετέχοντα στη μεταφορά της αποσκευής Κράτος·

γ) τα προοριζόμενα για εμπόριο εμπορεύματα·

δ) τα ογκώδη ή πολύ βαριά αντικείμενα·

ε) οι επικίνδυνες ύλες και αντικείμενα, κυρίως γεμισμένα πυροβόλα όπλα, εκρηκτικές ή εύφλεκτες ύλες και αντικείμενα, καυστικές, τοξικές, ραδιενεργές ή διαβρωτικές ύλες, όπως επίσης και αηδιαστικές ή μολυσματικές ύλες· τα διεθνή Τιμολόγια μπορούν να επιτρέψουν την αποδοχή υπό όρους ορισμένων από τις ύλες και τα αντικείμενα αυτά σαν αποσκευές.

Άρθρο 19.

Εγγραφή και μεταφορά των αποσκευών.

1. Η εγγραφή των αποσκευών γίνεται μόνο με την προσαγωγή εισιτηρίου που ισχύει τουλάχιστο μέχρι το σταθμό

προορισμού της αποσκευής και μόνο για το δρομολόγιο που αναγράφεται πάνω στο εισιτήριο.

Αν το εισιτήριο ισχύει για περισσότερα δρομολόγια ή ο τόπος προορισμού εξυπηρετείται από περισσότερους σταθμούς, πρέπει ο επιβάτης να ορίσει ακριβώς το δρομολόγιο ή το σταθμό, για τον οποίο θα πρέπει να εγγραφούν οι αποσκευές. Ο σιδηρόδρομος δεν ευθύνεται για τις συνέπειες από τη μη τήρηση της διάταξης αυτής από τον επιβάτη.

2. Αν τούτο προβλέπεται από τα τιμολόγια, μπορεί ο επιβάτης κατά τη διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου να παραδώσει για εγγραφή αποσκευές, είτε για όλη τη διαδρομή είτε για οποιεσδήποτε τμηματικές διαδρομές.

3. Τα Τιμολόγια ορίζουν, αν και υπό ποιους όρους είναι δυνατή η εγγραφή αποσκευής χωρίς την προσαγωγή εισιτηρίου ή για δρομολόγιο άλλο από το αναγραφόμενο στο προσαγόμενο εισιτήριο. Αν τα Τιμολόγια προβλέπουν την αποδοχή αποσκευών χωρίς προσαγωγή εισιτηρίου, οι διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη σχετικά με τις αποσκευές του εφαρμόζονται αναλογικά για τον αποστολέα των αποσκευών.

4. Το κόμιστρο των αποσκευών πρέπει να καταβάλλεται κατά την εγγραφή.

5. Κατά τα λοιπά, η εγγραφή των αποσκευών γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στο σταθμό εγγραφής.

6. Ο επιβάτης μπορεί σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στο σταθμό εγγραφής να ορίσει την αμαξοστοιχία, με την οποία θα πρέπει να αποσταλούν οι αποσκευές. Αν ο επιβάτης δεν κάνει χρήση του δικαιώματος αυτού, οι αποσκευές μεταφέρονται με την επόμενη κατάλληλη αμαξοστοιχία.

Αν οι αποσκευές πρέπει να μεταφορτωθούν σε σταθμό ανταπόκρισης, η μεταφορά γίνεται με την πρώτη αμαξοστοιχία που προβλέπεται για την τακτική μεταφορά αποσκευών.

Η προώθηση των αποσκευών κατά τον περιγραφέντα παραπάνω τρόπο είναι δυνατή, μόνον αν οι απαιτούμενες διατυπώσεις, κατά την αναχώρηση ή κατά την πορεία, από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές δεν αντίκεινται σ' αυτό.

Άρθρο 20.

Δελτίο αποσκευών.

1. Κατά την εγγραφή των αποσκευών εκδίδεται και παραδίδεται στον επιβάτη δελτίο αποσκευών.

2. Τα δελτία αποσκευών που εκδίδονται για διεθνή μεταφορά πρέπει να φέρουν τη σύντμηση CIV. Μεταβατικά γίνεται δεκτό το σύμβολο

3. Τα διεθνή Τιμολόγια ή τα Σύμφωνα μεταξύ των σιδηροδρόμων καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου αποσκευών, ως και τη γλώσσα και τα στοιχεία, τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά την εκτύπωση και κατά τη συμπλήρωση.

4. Εκτός αν προβλέπεται εξαίρεση στα διεθνή Τιμολόγια, το δελτίο αποσκευών πρέπει να περιλαμβάνει:

α) τους σταθμούς αφετηρίας και προορισμού·

β) το δρομολόγιο·

γ) την ημέρα παράδοσης και την αμαξοστοιχία, με την οποία πρέπει να αποσταλούν οι αποσκευές·

δ) τον αριθμό των επιβατών·

ε) τον αριθμό και τον όγκο των δεμάτων·

στ) το κόμιστρο μεταφοράς και τα λοιπά τέλη.

5. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιώνεται κατά την παραλαβή του δελτίου αποσκευών, ότι αυτό έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις ενδείξεις του.

Άρθρο 21.

Κατάσταση, κατασκευή, συσκευασία και σήμανση των αποσκευών.

1. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αρνηθεί την αποδοχή δεμάτων αποσκευών, των οποίων η κατάσταση ή η κατασκευή είναι ελαττωματική ή των οποίων η συσκευασία είναι ανεπαρκής ή τα οποία παρουσιάζουν εμφανή ίχνη βλαβών. Αν παρά ταύτα γίνουν δεκτά για μεταφορά, ο σιδηρόδρομος μπορεί να αναγράψει ανάλογη παρατήρηση στο δελτίο αποσκευών. Αν ο επιβάτης αποδεχτεί το δελτίο αποσκευών με παρόμοια παρατήρηση, τούτο ισχύει σαν απόδειξη, ότι ο επιβάτης αναγνώρισε την ακρίβεια της παρατήρησης.

2. Ο επιβάτης πρέπει να αναγράψει σε κάθε δέμα αποσκευής και σε καλά εμφανές μέρος, κατά τρόπο σταθερό, καθαρό, ανεξίτηλο, που να μην προκαλεί σύγχυση:

το όνομα και τη διεύθυνσή του·

το σταθμό και τη χώρα προορισμού.

Οι ενδείξεις που δεν αρμόζουν πλέον πρέπει να διαγραφούν ή να εξαλειφθούν με μέριμνα του επιβάτη.

Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αρνηθεί την αποδοχή δεμάτων αποσκευών που δεν φέρουν τις προαναφερθείσες ενδείξεις.

Άρθρο 22.

Ευθύνη του επιβάτη. Επανέλεγχος. Συμπληρωματικό τέλος.

1. Ο επιβάτης ευθύνεται για όλες τις συνέπειες από τη μη τήρηση των άρθρων **17, 18 και 21 παρ. 2.**

2. Ο σιδηρόδρομος δικαιούται, σε περίπτωση θεμελιωμένης υπόνοιας για παράβαση, να επανελέγξει αν το περιεχόμενο των δεμάτων αποσκευών αντιστοιχεί στις διατάξεις, εφόσον οι νόμοι και οι κανονισμοί του Κράτους, στο οποίο πρέπει να γίνει ο επανέλεγχος, δεν το απαγορεύουν. Ο επιβάτης καλείται να παραβρεθεί στον επανέλεγχο. Αν αυτός δεν προσέλθει ή δεν είναι δυνατό να βρεθεί, τότε καλούνται για τον επανέλεγχο δύο ξένοι προς το σιδηρόδρομο μάρτυρες.

3. Αν διαπιστωθεί παράβαση, ο επιβάτης πρέπει να καταβάλει τη δαπάνη του επανελέγχου.

Σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 17 και 18 δικαιούται ο σιδηρόδρομος, ανεξάρτητα από τη μεταγενέστερη πληρωμή της διαφοράς κομίστρου και την αντικατάσταση της τυχόν ζημιάς, να εισπράξει συμπληρωματικό τέλος που καθορίζεται από τα διεθνή τιμολόγια.

Άρθρο 23.

Παράδοση.

1. Η παράδοση των αποσκευών γίνεται έναντι επιστροφής του δελτίου αποσκευών και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, έναντι καταβολής των εξόδων που επιβαρύνουν την αποστολή. Ο σιδηρόδρομος δικαιούται, χωρίς όμως και να υποχρεούται, να επαληθεύσει αν ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών δικαιούται να παραλάβει τις αποσκευές.

2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον κάτοχο του δελτίου αποσκευών η πραγματοποιούμενη σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στο σταθμό παράδοσης:

α). Η παράδοση των αποσκευών στην Τελωνειακή ή Φορολογική Αρχή, στους χώρους αποστολής ή αποθήκευσης αυτών, εφόσον αυτοί δεν βρίσκονται υπό την φύλαξη του σιδηροδρόμου·

β) η ανάθεση σε τρίτον των ζώντων ζώων για επιτήρηση.

3. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών μπορεί να ζητήσει την παράδοση των αποσκευών από την Υπηρεσία παράδοσης του σταθμού προορισμού, αμέσως μετά την παρέλευση του αναγκαίου χρόνου, από την άφιξη της αμαξοστοιχίας, με την οποία έπρεπε να μεταφερθούν, για τη διάθεσή τους και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, για την εκτέλεση των διατυπώσεων από τις Τελωνειακές ή λοιπές Διοικητικές Αρχές.

4. Αν δεν προσάγεται δελτίο αποσκευών, ο σιδηρόδρομος δεν είναι υποχρεωμένος να παραδώσει τις αποσκευές, παρά μόνο σε εκείνον που αποδεικνύει το δικαίωμά του· αν η απόδειξη αυτή είναι ανεπαρκής, ο σιδηρόδρομος μπορεί να απαιτήσει εγγύηση.

5. Οι αποσκευές παραδίδονται στο σταθμό, για τον οποίο έχουν εγγραφεί. Παρά ταύτα, ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών μπορεί να ζητήσει έγκαιρα, και εφόσον το επιτρέπουν

οι περιστάσεις και δεν αντίκειται σε διατάξεις των Τελωνειακών ή άλλων Αρχών, με προσαγωγή του δελτίου αποσκευών και, αν προβλέπεται από τα Τιμολόγια, με προσαγωγή του εισιτηρίου, την επαναφορά των αποσκευών στο σταθμό αποστολής ή την παράδοσή τους σε ένα σταθμό καθ' οδόν.

6. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών, στον οποίο δεν παραδίδονται οι αποσκευές σύμφωνα με την παρ. 3, μπορεί να ζητήσει τη βεβαίωση πάνω στο δελτίο αποσκευών της ημέρας και ώρας, κατά τις οποίες ζήτησε την παράδοση.

7. Σε απαίτηση του δικαιούχου, ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να επανελέγξει παρουσία του τις αποσκευές, για να διαπιστώσει ζημιά που ισχυρίζεται αυτός. Αν ο σιδηρόδρομος δεν συμμορφωθεί με την απαίτηση αυτή, ο δικαιούχος μπορεί να αρνηθεί την παραλαβή των αποσκευών.

8. Κατά τα λοιπά η παράδοση των αποσκευών γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στο σταθμό παράδοσης.

Κεφάλαιο III.

Κοινές διατάξεις για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών.

Άρθρο 24.

Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων.

Ο επιβάτης πρέπει να εκπληρώνει τις τελωνειακές και λοιπές διοικητικής φύσης διατάξεις, γι αυτόν τον ίδιο, για τα ζώα που έχει πάρει μαζί του, ως και για τις αποσκευές χειρός και τις κανονικές αποσκευές του. Ο επιβάτης πρέπει να παρευρίσκεται κατά την έρευνα των αποσκευών χειρός και των εγγεγραμμένων αποσκευών, εφόσον οι νόμοι και οι κανονισμοί κάθε Κράτους δεν προβλέπουν εξαίρεση. Ο σιδηρόδρομος δεν ευθύνεται απέναντι στον επιβάτη για ζημιές, οι οποίες προέκυψαν από το γεγονός, ότι ο επιβάτης δεν τήρησε τις υποχρεώσεις αυτές.

Άρθρο 25.

Επιστροφή και συμπληρωματική πληρωμή.

1. Τα κόμιστρα επιστρέφονται εξ ολοκλήρου ή κατά το ένα μέρος, αν:

α) το εισιτήριο δεν χρησιμοποιήθηκε ή χρησιμοποιήθηκε μόνο κατά ένα μέρος·

β) το εισιτήριο χρησιμοποιήθηκε, λόγω έλλειψης θέσεων σε θέση κατώτερη ή σε αμαξοστοιχία κατώτερης κατηγορίας, από αυτή που αναφέρεται στο εισιτήριο·

γ) οι αποσκευές αποσύρθηκαν στο σταθμό αποστολής ή παραδόθηκαν σε ενδιάμεσο σταθμό.

2. Τα διεθνή τιμολόγια ορίζουν τα έγγραφα και βεβαιώσεις που πρέπει να προσκομίζονται για τη θεμελίωση της αίτησης επιστροφής, τα επιστρεπτέα ποσά, όπως και τα τέλη που παρακρατούνται από αυτά.

Τα τιμολόγια αυτά μπορούν να αποκλείσουν σε ορισμένες περιπτώσεις την επιστροφή των κομίστρων ή να την υπαγάγουν σε όρους.

3. Κάθε δικαίωμα για επιστροφή σύμφωνα με τις παραπάνω παραγράφους και σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 1, στοιχ. β) χάνεται, αν αυτό δεν ασκηθεί απέναντι στο σιδηρόδρομο εντός προθεσμίας έξι μηνών. Η προθεσμία αρχίζει για τα εισιτήρια από την επόμενη ημέρα από την ημερομηνία λήξης της διάρκειας ισχύος τους και για τα δελτία αποσκευών από την ημέρα της έκδοσής τους.

4. Αν ένα τιμολόγιο εφαρμόστηκε λανθασμένα ή αν παρουσιάστηκαν λάθη κατά τον υπολογισμό ή κατά την είσπραξη της τιμής μεταφοράς και των λοιπών τελών, πρέπει το ποσό που καταβλήθηκε επί πλέον ή λιγότερο να επιστραφεί από το σιδηρόδρομο ή να καταβληθεί σ' αυτόν συμπληρωματικά, όταν αυτό υπερβαίνει τη 1 λογιστική μονάδα ανά εισιτήριο ή δελτίο αποσκευής.

5. Για τον υπολογισμό του ποσού που πρέπει να επιστραφεί ή να καταβληθεί συμπληρωματικά εφαρμόζεται η τιμή μετατροπής της ημέρας, κατά την οποία εισεπράχθη η τιμή μεταφοράς. Αν καταβληθεί σε άλλο νόμισμα από εκείνο στο οποίο εισεπράχθη η τιμή μεταφοράς, τότε ισχύει η τιμή μετατροπής της ημέρας, κατά την οποία έγινε η πληρωμή αυτή.

6. Στις περιπτώσεις που δεν ρυθμίζονται με το άρθρο αυτό, και αν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των σιδηροδρόμων, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν στο Κράτος αφετηρίας.

ΤΙΤΛΟΣ III

ΕΥΘΥΝΗ

Κεφάλαιο I.

Ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών.

Άρθρο 26.

Βάση της ευθύνης.

1. Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για βλάβες, που προκάλεσαν το θάνατο, τραυματισμούς και κάθε άλλη βλάβη της φυσικής ή πνευματικής ακεραιότητας ενός επιβάτη, που προκλήθηκαν από ατύχημα σχετικό με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση, το οποίο συνέβη κατά το ταξίδι του επιβάτη μέσα στα οχήματα, ή κατά την επιβίβαση σε αυτά ή κατά την αποβίβαση από αυτά.

Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται, έξ άλλου, για τη ζημία που προέκυψε από ολική ή μερική απώλεια ή από βλάβη αντικειμένων, που ο επιβάτης, θύμα ενός τέτοιου ατυχήματος, είχε πάνω του ή μαζί του σαν αποσκευές χειρός, συμπεριλαμβανομένων και των ζώων.

2. Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή:

α) αν το ατύχημα προκλήθηκε από συνθήκες που δεν αφορούσαν στην εκμετάλλευση, τις οποίες ο σιδηρόδρομος, παρά τις καταβληθείσες προσπάθειες, δεν μπόρεσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπόρεσε να προλάβει·

β) καθ' ολοκληρία ή κατά ένα μέρος, κατά το μέτρο που το ατύχημα οφείλεται σε σφάλμα του επιβάτη ή σε συμπεριφορά αυτού που δεν είναι σύμφωνη με τη συνηθισμένη διαγωγή επιβατών·

γ) αν το ατύχημα οφείλεται σε συμπεριφορά τρίτου και ο σιδηρόδρομος παρά την καταβληθείσα προσπάθεια δεν μπόρεσε να αποφύγει τη συμπεριφορά αυτή και τις συνέπειες της οποίας δεν μπόρεσε να προλάβει· αν η ευθύνη του σιδηροδρόμου δεν αποκλείεται από το γεγονός αυτό, ευθύνεται αυτός πλήρως υπό τους περιορισμούς των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, με επιφύλαξη ενδεχόμενης προσφυγής κατά τρίτου.

3. Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν προσδιορίζουν την ευθύνη που δυνατό να αφορά το σιδηρόδρομο για περιπτώσεις μη προβλεπόμενες στην παράγραφο 1.

4. Υπεύθυνος σιδηρόδρομος κατά την έννοια του κεφαλαίου αυτού είναι εκείνος, ο οποίος, κατά τον πίνακα γραμμών σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 10 της Σύμβασης, εκμεταλλεύεται τη γραμμή, πάνω στην οποία συνέβη το ατύχημα. Αν υπάρχει, κατά τον πίνακα αυτόν, κοινή εκμετάλλευση από δύο σιδηροδρόμους, καθένας από αυτούς είναι υπεύθυνος.

Άρθρο 27.

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου.

1. Σε περίπτωση θανάτου του επιβάτη, οι αποζημιώσεις λόγω ατυχήματος περιλαμβάνουν:

α) τα έξοδα που αναγκαιούν συνεπεία του θανάτου, κυρίως για τη μεταφορά της σορού, τον ενταφιασμό και την αποτέφρωση·

β) αν ο θάνατος δεν συνέβη αμέσως, τις αποζημιώσεις που καθορίζονται στο άρθρο 28.

2. Αν, από το θάνατο του επιβάτη, τα πρόσωπα απέναντι στα οποία είχε αυτός ή θα είχε στο μέλλον υποχρεώσεις διατροφής με βάση το νόμο, στερούνται από τον προστάτη τους, πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η

αποζημίωση των προσώπων, των οποίων ο επιβάτης είχε αναλάβει τη συντήρηση, χωρίς να είναι υποχρεωμένος από το νόμο, υπάγεται στο εθνικό Δίκαιο.

Άρθρο 28.

Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών.

Σε περίπτωση τραυματισμού ή κάθε άλλης βλάβης της φυσικής και πνευματικής ακεραιότητας του επιβάτη, οι αποζημιώσεις περιλαμβάνουν:

α) τα αναγκαιούντα έξοδα, κυρίως για θεραπεία και περιποίηση, ως και για τη μεταφορά·

β) την αποζημίωση της βλάβης που προκλήθηκε, είτε λόγω ολικής ή μερικής ανικανότητας για εργασία, είτε λόγω αύξησης των αναγκών.

Άρθρο 29.

Αποζημίωση λοιπών βλαβών.

Το εθνικό Δίκαιο κάθε Κράτους καθορίζει αν και μέχρι ποίου σημείου ο σιδηρόδρομος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τις αποζημιώσεις για βλάβες που δεν προβλέπονται στα άρθρα 27 και 28, κυρίως για σωματικές και ψυχικές βλάβες (PRETIUM DOLORIS) ως και αισθητικές.

Άρθρο 30.

Μορφή και περιορισμός των αποζημιώσεων σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμών.

1. Οι προβλεπόμενες αποζημιώσεις στα άρθρα 27 παρ. 2 και 28 στοιχείο β) πρέπει να χορηγούνται υπό μορφή κεφαλαίου. Παρά ταύτα, αν το εθνικό Δίκαιο επιτρέπει την παροχή προσόδου, οι αποζημιώσεις καταβάλλονται με τη μορφή αυτή, αν ο παθών επιβάτης ή οι δικαιούχοι κατά το άρθρο 27 παρ. 2 ζητήσουν την καταβολή της προσόδου.

2. Το ποσό των χορηγούμενων κατά την παρ. 1 αποζημιώσεων καθορίζεται από το εθνικό Δίκαιο. Παρά ταύτα, για την εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων ισχύει για κάθε επιβάτη μέγιστο όριο 70.000 λογιστικών μονάδων για το κεφάλαιο ή ετήσια πρόσοδος που αντιστοιχεί στο ποσό αυτό, εφόσον το εθνικό Δίκαιο προβλέπει ένα κατώτερο μέγιστο όριο.

Άρθρο 31.

Περιορισμός των αποζημιώσεων σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης πραγμάτων.

Αν ο σιδηρόδρομος ευθύνεται σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 1 εδάφιο 2, πρέπει να επανορθώσει τις βλάβες μέχρι ποσού 700 λογιστικών μονάδων για κάθε επιβάτη.

Άρθρο 32.

Απαγόρευση περιορισμού της ευθύνης.

Διατάξεις σε τιμολόγια και ειδικές συμφωνίες μεταξύ του σιδηροδρόμου και του επιβάτη, οι οποίες τείνουν να απαλλάξουν εκ των προτέρων, εξ ολοκλήρου ή μερικά, το σιδηρόδρομο από την ευθύνη του για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών ή οι οποίες αποσκοπούν στην ανατροπή του βάρους απόδειξης που ανήκει στο σιδηρόδρομο ή οι οποίες καθορίζουν όρια κατώτερα από τα προβλεπόμενα στα άρθρα 30 παρ. 2 και 31, είναι άκυροι. Η ακυρότητα αυτή δεν συνεπάγεται παρά ταύτα την ακυρότητα του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 33.

Μικτές μεταφορές.

1. Οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών δεν εφαρμόζονται, με επιφύλαξη της παρ. 2, σε βλάβες, οι οποίες προκύπτουν κατά τη μεταφορά πάνω σε μη σιδηροδρομικές γραμμές, που έχουν εγγραφεί στον πίνακα γραμμών σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 10 της Σύμβασης.

2. Αν παρά ταύτα μεταφέρονται σιδηροδρομικά οχήματα εντός πορθμείου, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών εφαρμόζονται στις βλάβες που αναφέρονται στο άρθρο 26 παρ. 1, τις οποίες υπέστη ο επιβάτης από ατύχημα που έχει σχέση με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση, κατά τη διάρκεια της παραμονής του στα οχήματα αυτά, κατά την επιβίβαση στα οχήματα ή κατά την αποβίβαση από τα οχήματα.

Για την εφαρμογή του παραπάνω εδαφίου, νοείται σαν «Κράτος, στην περιοχή του οποίου συνέβη το ατύχημα του επιβάτη» το Κράτος, τη σημαία του οποίου φέρει το πορθμείο.

3. Αν ο σιδηρόδρομος, συνεπεία έκτακτων περιστατικών, είναι υποχρεωμένος να αναστείλει προσωρινά την εκμετάλλευση και να μεταφέρει ή να αφήσει να μεταφερθούν οι επιβάτες με άλλο μέσο μεταφοράς, ευθύνεται αυτός σύμφωνα με το Δίκαιο που ισχύει για το άλλο μέσο μεταφοράς. Παρά ταύτα, το άρθρο 18 της Σύμβασης, όπως και τα άρθρα 8, 48 μέχρι 53 και 55 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων διατηρούνται σε εφαρμογή.

Κεφάλαιο II

Ευθύνη του σιδηροδρόμου για τις αποσκευές.

Άρθρο 34.

Συλλογική ευθύνη των σιδηροδρόμων.

1. Ο σιδηρόδρομος, ο οποίος αποδέχτηκε για μεταφορά τις αποσκευές με έκδοση ενός δελτίου αποσκευών, ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής και μέχρι την παράδοση.

2. Καθένας, από τους κατά σειρά, επόμενος σιδηρόδρομος συμμετέχει, από το γεγονός και μόνο ότι παρέλαβε τις αποσκευές, στη σύμβαση μεταφοράς και αποδέχεται τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτό το γεγονός, τηρουμένων οπωσδήποτε των διατάξεων του άρθρου 51 παρ. 3 που αφορούν το σιδηρόδρομο προορισμού.

Άρθρο 35.

Έκταση της ευθύνης.

1. Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για ζημιά που προέκυψε από ολική ή μερική απώλεια ή από βλάβη των αποσκευών κατά το χρόνο από την παραλαβή προς μεταφορά μέχρι την παράδοση, όπως επίσης και για καθυστέρηση στην παράδοση.

2. Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη, αν η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση στην παράδοση προήλθε από πταίσμα του επιβάτη, από εντολή του επιβάτη που δεν οφείλεται σε πταίσμα του σιδηροδρόμου, από ιδιαίτερο ελάττωμα των αποσκευών ή από περιστατικά, τα οποία ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να αποφύγει και τα αποτελέσματα των οποίων δεν μπορούσε να προλάβει.

3. Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή, όταν η απώλεια ή η βλάβη προήλθε από ιδιαίτερο κίνδυνο συνδεόμενο με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα γεγονότα:

α) έλλειψη ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας·

β) ειδική φύση των αποσκευών·

γ) αποστολή ως αποσκευών αντικειμένων, των οποίων η μεταφορά σαν αποσκευών αποκλείεται.

Άρθρο 36.

Βάρος της απόδειξης.

1. Η απόδειξη, ότι η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστερημένη παράδοση οφείλεται σε ένα από τα αναφερόμενα στο άρθρο 35 παρ. 2 γεγονότα, βαρύνει το σιδηρόδρομο.

2. Αν ο σιδηρόδρομος αποδείξει, ότι η απώλεια ή η βλάβη μπορούσε να προέλθει, λαμβανομένων υπόψη των συντρεξάντων πραγματικών περιστατικών, από έναν ή περισσότερους ιδιαίτερους κινδύνους που αναφέρονται στο άρθρο 35 παρ. 3, τεκμαίρεται ότι η ζημιά προήλθε από αυτούς. Ο δικαιούχος διατηρεί, παρά ταύτα, το δικαίωμα να αποδείξει, ότι η ζημία δεν είχε την αιτία ολικά ή μερικά έναν από τους κινδύνους αυτούς.

Άρθρο 37.

Τεκμήριο για την απώλεια των αποσκευών.

1. Ο δικαιούχος μπορεί, χωρίς υποχρέωση για προσαγωγή άλλων αποδείξεων, να θεωρήσει ένα δέμα αποσκευής σαν χαμένο, αν αυτό δεν έχει παραδοθεί ή δεν έχει τεθεί στη διάθεσή του μέσα σε 14 ημέρες μετά την αίτηση παράδοσής του σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 3.

2. Αν ένα δέμα αποσκευής, που θεωρήθηκε χαμένο, βρεθεί μέσα σε ένα χρόνο από την αίτηση παράδοσής του, ο σιδηρόδρομος οφείλει να ειδοποιήσει το δικαιούχο, αν η διεύθυνσή του είναι γνωστή ή μπορεί να εξακριβωθεί.

3. Ο δικαιούχος μπορεί, μέσα σε 30 ημέρες από τη λήψη της ειδοποίησης, να ζητήσει να του παραδοθεί το δέμα αποσκευής σε έναν από τους σταθμούς της διαδρομής. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να πληρώσει τα τέλη για τη μεταφορά του δέματος αποσκευής από το σταθμό αφετηρίας μέχρι το σταθμό, στον οποίο παραδίδεται το δέμα αποσκευής και να επιστρέψει τη ληφθείσα αποζημίωση, μετά από αφαίρεση των ενδεχομένως περιληφθέντων στην αποζημίωση αυτή τελών. Παρά ταύτα διατηρεί τα δικαιώματά του για αποζημίωση λόγω καθυστερημένης παράδοσης σύμφωνα με το άρθρο 40.

4. Αν το δέμα αποσκευής που βρέθηκε δε ζητηθεί μέσα στην προθεσμία που προβλέπεται στην παρ. 3 ή αν τούτο βρεθεί μετά την πάροδο ενός έτους από τότε που ζητήθηκε η παράδοσή του, ο σιδηρόδρομος το διαθέτει σύμφωνα με τους Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους, στο οποίο ανήκει.

Άρθρο 38.

Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας.

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας των αποσκευών, ο σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλει, αποκλειομένης κάθε άλλης αποζημίωσης:

α) αν αποδεικνύεται το ποσό της ζημίας, αποζημίωση ίση με το ποσό αυτό, το οποίο δεν μπορεί οπωσδήποτε να υπερβεί τις 34 λογιστικές μονάδες για κάθε ελλείπον χιλιόγραμμο μικτού βάρους ή τις 500 λογιστικές μονάδες για κάθε δέμα αποσκευής.

β) αν δεν αποδεικνύεται το ποσό της ζημιάς, αποζημίωση κατ' αποκοπή 10 λογιστικών μονάδων για κάθε ελλείπον χιλιόγραμμο μικτού βάρους ή 150 λογιστικών μονάδων για κάθε δέμα αποσκευής.

Η μορφή της αποζημίωσης, ανά ελλείπον χιλιόγραμμο ή ανά δέμα αποσκευής, καθορίζεται από τα διεθνή Τιμολόγια.

2. Ο σιδηρόδρομος οφείλει, εξ άλλου, να επιστρέψει το κόμιστρο, τα τελωνειακά τέλη και τα υπόλοιπα ποσά που καταβλήθηκαν λόγω της μεταφοράς του χαμένου δέματος αποσκευής.

Άρθρο 39.

Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης.

1. Σε περίπτωση βλάβης των αποσκευών, ο σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλει, αποκλειομένης κάθε άλλης αποζημίωσης, αποζημίωση, η οποία αντιστοιχεί στη μείωση της αξίας των αποσκευών.

2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί:

α) αν το σύνολο των αποσκευών υπέστη μείωση αξίας λόγω της βλάβης, το ποσό, το οποίο θα καταβαλλόταν για ολική απώλεια·

β) αν μόνο ένα μέρος των αποσκευών υπέστη μείωση αξίας λόγω της βλάβης, το ποσό, το οποίο θα καταβαλλόταν για απώλεια του τμήματος που υπέστη μείωση αξίας.

Άρθρο 40.

Αποζημίωση για καθυστερημένη παράδοση.

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην παράδοση των αποσκευών ο σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλλει, για κάθε αδιαίρετο 24ωρο, υπολογιζόμενο από την αίτηση για παράδοση, με ανώτατο όριο 14 ημερών:

α) αν ο δικαιούχος αποδεικνύει, ότι προέκυψε από το γεγονός αυτό ζημιά, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης, αποζημίωση μέχρι το ύψος της ζημίας με ανώτατο όριο 0,40 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους ή 7 λογιστικές μονάδες ανά δέμα της αποσκευής που παραδόθηκε καθυστερημένα·

β) αν ο δικαιούχος δεν αποδεικνύει, ότι προέκυψε από το γεγονός αυτό ζημιά, κατ' αποκοπή αποζημίωση 0,07 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους ή 1,40 λογιστικές μονάδες ανά δέμα της αποσκευής που παραδόθηκε καθυστερημένα.

Η μορφή της αποζημίωσης, ανά χιλιόγραμμο ή ανά δέμα αποσκευής, καθορίζεται από τα διεθνή Τιμολόγια.

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών, η αποζημίωση σύμφωνα με την παρ. 1 δεν καταβάλλεται μαζί με την αποζημίωση του άρθρου 38.

3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας των αποσκευών, η αποζημίωση σύμφωνα με την παρ. 1 καταβάλλεται για το μέρος που δε χάθηκε.

4. Σε περίπτωση βλάβης των αποσκευών, που δεν οφείλεται σε καθυστερημένη παράδοση, η αποζημίωση σύμφωνα με την παρ. 1 καταβάλλεται, αν συντρέχει περίπτωση, μαζί με την αποζημίωση του άρθρου 39.

5. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί η αποζημίωση σύμφωνα με την παρ. 1 μαζί με τις αποζημιώσεις των άρθρων 38 και 39 να είναι συνολικά μεγαλύτερη από την αποζημίωση για ολική απώλεια των αποσκευών.

Άρθρο 41.

Συνοδευόμενα αυτοκίνητα.

1. Σε περίπτωση που ένα συνοδευόμενο αυτοκίνητο φορτωθεί με καθυστέρηση ή παραδοθεί με καθυστέρηση, λόγω ενός γεγονότος που οφείλεται στο σιδηρόδρομο, ο σιδηρόδρομος οφείλει, αν ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι εκ τούτου προέκυψε ζημιά, να καταβάλει αποζημίωση, το ποσό της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί την τιμή μεταφοράς για το αυτοκίνητο.

2. Αν προκύψει κατά τη φόρτωση καθυστέρηση από γεγονός που οφείλεται στο σιδηρόδρομο και εξ αυτού ο δικαιούχος παραιτείται από την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, επιστρέφεται σε αυτόν η τιμή μεταφοράς του αυτοκινήτου και των επιβατών. Αν αυτός αποδεικνύει, ότι από την καθυστέρηση αυτήν προέκυψε ζημία, δικαιούται να ζητήσει επί πλέον αποζημίωση, το ποσό της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί την τιμή μεταφοράς για το αυτοκίνητο.

3. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας ενός αυτοκινήτου, η αποζημίωση που καταβάλλεται στον δικαιούχο για την αποδεικνυόμενη ζημία υπολογίζεται, σύμφωνα με την αξία ημέρας του αυτοκινήτου και δεν μπορεί να υπερβεί τις 4.000 λογιστικές μονάδες. Ρυμουλκούμενο με ή χωρίς φορτίο θεωρείται σαν αυτοκίνητο.

4. Αναφορικά με τα αντικείμενα, που έχουν αφεθεί μέσα στο αυτοκίνητο, ο σιδηρόδρομος ευθύνεται μόνο για ζημιές που οφείλονται σε πταίσμα δικό του. Το συνολικό ποσό της αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβεί τις 700 λογιστικές μονάδες.

Ο σιδηρόδρομος δεν ευθύνεται για αντικείμενα, που έχουν αφεθεί πάνω στο αυτοκίνητο.

5. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη για τις αποσκευές και κατά την μεταφορά συνοδευομένων αυτοκινήτων.

Κεφάλαιο ΙΙΙ

Κοινές διατάξεις αναφορικά με την ευθύνη.

Άρθρο 42.

Αποζημίωση σε περίπτωση δόλου ή βαρειάς αμέλειας.

Εφόσον η ζημιά οφείλεται σε δόλο ή βαρειά αμέλεια του σιδηροδρόμου, δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων

30, 31 και 38 μέχρι 41 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, όπως επίσης και οι διατάξεις του εθνικού Δικαίου, οι οποίες περιορίζουν την αποζημίωση σε ορισμένο ποσό. Σε περίπτωση βαρειάς αμέλειας περιορίζεται παρά ταύτα η αποζημίωση για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των αποσκευών στο διπλάσιο των προβλεπόμενων στα άρθρα 38 μέχρι 41 ανώτατων ποσών.

'Αρθρο 43.

Τόκοι της αποζημίωσης.

1. Ο δικαιούχος μπορεί να απαιτήσει τόκους ύψους πέντε επί τοις εκατό ετησίως πάνω στην αποζημίωση, από την ημέρα της αίτησης, σύμφωνα με το άρθρο 49, ή, αν δεν υποβλήθηκε αίτηση, από την ημέρα έγερσης της αγωγής.

2. Για αποζημιώσεις, σύμφωνα με τα άρθρα 27 και 28, οι τόκοι αρχίζουν, παρά ταύτα, μόνον από την ημέρα κατά την οποία παρουσιάστηκαν τα γεγονότα για τον υπολογισμό της αποζημίωσης, αν η ημέρα αυτή είναι μετά από την ημέρα υποβολής της αίτησης ή έγερσης της αγωγής.

3. Όσον αφορά τις αποσκευές δύνανται να ζητηθούν τόκοι μόνον αν η αποζημίωση υπερβαίνει τις 4 λογιστικές μονάδες ανά δελτίο αποσκευών.

4. Αν ο δικαιούχος δεν υποβάλει στο σιδηρόδρομο μέσα στην ορισθείσα σε αυτόν εύλογη προθεσμία τα αναγκαία για την τελική εκκαθάριση της απαίτησής του δικαιολογητικά, η ροή των τόκων αναστέλλεται κατά το διάστημα από τη λήξη της ταχθείσας προθεσμίας μέχρι το χρόνο της πραγματικής υποβολής των δικαιολογητικών.

'Αρθρο 44.

Ευθύνη για ατυχήματα από πυρηνική ενέργεια.

Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται από την ευθύνη που βαρύνεται, σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, όταν η ζημιά προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα και εφόσον, με βάση τους ισχύοντες στο Κράτος Νόμους και Κανονισμούς σχετικά με την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, υπεύθυνος για την εν λόγω ζημιά είναι ο εκμεταλλευόμενος πυρηνική εγκατάσταση ή άλλο εξομοιούμενο προς αυτόν πρόσωπο.

'Αρθρο 45.

Ευθύνη του σιδηροδρόμου για το προσωπικό του.

Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για το προσωπικό του και για τα άλλα πρόσωπα, τα οποία χρησιμοποιεί κατά την εκτέλεση της μεταφοράς.

Αν, παρά ταύτα, το προσωπικό αυτό και τα άλλα πρόσωπα προσφέρουν, ύστερα από αίτηση του επιβάτη, υπηρεσίες που δεν απόκεινται στο σιδηρόδρομο, θεωρούνται αυτοί ότι ενήργησαν για λογαριασμό του επιβάτη, για τον οποίο ασχολήθηκαν.

'Αρθρο 46.

Λοιπές αξιώσεις.

Σε όλες τις περιπτώσεις, στις οποίες εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση κατά του σιδηροδρόμου για αποζημίωση, θεμελιωμένη σε οποιαδήποτε νομική βάση, μπορεί να ασκηθεί μόνο υπό τους όρους και περιορισμούς που προβλέπονται στους Κανόνες αυτούς.

Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση κατά του προσωπικού και των λοιπών προσώπων, για τα οποία ευθύνεται ο σιδηρόδρομος, σύμφωνα με το άρθρο 45.

'Αρθρο 47.

Ειδικές διατάξεις.

1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 41, η ευθύνη του σιδηροδρόμου για τη ζημιά που προέκυψε από καθυστέρηση ή κατάργηση μιας αμαξοστοιχίας ή από απώλεια της ανταπόκρισης, υπάγεται στους Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους, επί του οποίου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός.

2. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 26, ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για αντικείμενα και ζώα, η φύλαξη των οποίων εναπόκειται, σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 5 στον επιβάτη, όπως επίσης και για αντικείμενα, τα οποία φέρει μαζί του ο επιβάτης, μόνο για ζημιές οφειλόμενες σε δικό του πταίσμα.

3. Τα υπόλοιπα άρθρα του τίτλου III και του τίτλου IV δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις των παραγρ. 1 και 2.

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΣΕΩΝ

'Αρθρο 48.

Διαπίστωση μερικής απώλειας ή βλάβης των αποσκευών.

1. Αν η μερική απώλεια ή βλάβη αποσκευών ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από το σιδηρόδρομο ή αν ο δικαιούχος επισημαίνει την ύπαρξή της, ο σιδηρόδρομος οφείλει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση και, αν είναι δυνατό, με παρουσία του δικαιούχου, πρωτόκολλο βεβαίωσης, ανάλογα με το είδος της ζημίας, την κατάσταση των αποσκευών, το βάρος τους και, αν είναι δυνατό, την έκταση της ζημιάς, την αιτία και το χρονικό σημείο που προκλήθηκε.

Αντίγραφο αυτού του πρωτοκόλλου βεβαίωσης παραδίδεται δωρεάν στο δικαιούχο.

2. Αν ο δικαιούχος δεν αναγνωρίζει τις διαπιστώσεις στο πρωτόκολλο βεβαίωσης, μπορεί να ζητήσει, όπως η κατάσταση και το βάρος των αποσκευών, ως και η αιτία και το ποσό της ζημίας, καθοριστούν από εμπειρογνώμονα διοριζόμενο από τα δύο μέρη ή από το δικαστήριο. Η διαδικασία υπόκειται στους Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους, στο οποίο γίνεται η διαπίστωση.

3. Σε περίπτωση απώλειας δεμάτων αποσκευών, ο δικαιούχος οφείλει να παράσχει μία κατά το δυνατό πιο ακριβή περιγραφή των απωλεσθέντων δεμάτων, για τη διευκόλυνση των ερευνών του σιδηροδρόμου.

'Αρθρο 49.

Διοικητικές αιτήσεις.

1. Διοικητικές αιτήσεις αναφορικά με την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών πρέπει να απευθύνονται εγγράφως σε έναν από τους παρακάτω αναφερόμενους σιδηροδρόμους:

α) στον υπεύθυνο σιδηρόδρομο· αν σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 4 είναι υπεύθυνοι δύο σιδηρόδρομοι, σε έναν από αυτούς·

β) στο σιδηρόδρομο αφετηρίας·

γ) στο σιδηρόδρομο προορισμού·

δ) στο σιδηρόδρομο της κατοικίας ή της συνήθους διαμονής του επιβάτη, εφόσον η έδρα του σιδηροδρόμου αυτού βρίσκεται στην περιοχή Κράτους - Μέλους.

2. Οι λοιπές διοικητικές αιτήσεις αναφορικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στο σιδηρόδρομο που αναφέρεται στο άρθρο 51 παρ. 2 και 3.

Κατά τον τελικό διακανονισμό της διοικητικής αίτησης μπορεί ο σιδηρόδρομος να απαιτήσει την επιστροφή των εισιτηρίων ή των δελτίων αποσκευών.

3. Το δικαίωμα υποβολής διοικητικής αίτησης ανήκει στα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα έγερσης αγωγής κατά του σιδηροδρόμου, σύμφωνα με το άρθρο 50.

4. Τα εισιτήρια, τα δελτία αποσκευών και τα άλλα έγγραφα, τα οποία ο δικαιούχος για υποβολή διαμαρτυρίας θέλει να επισυνάψει, πρέπει να υποβάλλονται στο πρωτότυπο ή σε αντίγραφα, με τη δέουσα κύρωση, αν τούτο ήθελε ζητήσει ο σιδηρόδρομος.

'Αρθρο 50.

Πρόσωπα, που δικαιούνται να προβάλουν δικαστικά αξιώσεις κατά του σιδηροδρόμου.

Για τη δικαστική προβολή αξιώσεων κατά του σιδηρο-

δρόμου νομιμοποιείται αυτός που προσάγει το εισιτήριο ή το δελτίο αποσκευών ή αποδεικνύει το δικαίωμά του με άλλο τρόπο.

'Αρθρο 51.

Σιδηρόδρομοι κατά των οποίων μπορούν να προβληθούν δικαστικά αξιώσεις.

1. Αξιώσεις αποζημίωσης με βάση την ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών μπορούν να προβληθούν δικαστικά μόνο κατά του ευθυνόμενου σιδηροδρόμου κατά την έννοια του άρθρου 26 παρ. 4. Σε περίπτωση συνεκμετάλλευσης δύο σιδηροδρόμων, ο ενάγων επιλέγει μεταξύ αυτών των δύο.

2. Αξιώσεις για επιστροφή ποσών, τα οποία καταβλήθηκαν βάσει της σύμβασης μεταφοράς, μπορούν να προβληθούν δικαστικά κατά του σιδηροδρόμου, ο οποίος εισέπραξε το ποσό, ή κατά του σιδηροδρόμου, σε πίστωση του οποίου εισπράχτηκε το ποσό.

3. Λοιπές αξιώσεις από τη σύμβαση μεταφοράς μπορούν να προβληθούν δικαστικά κατά του σιδηροδρόμου αφετηρίας, του σιδηροδρόμου προορισμού ή εκείνου του σιδηροδρόμου, στις γραμμές του οποίου προέκυψε το γενεσιουργό της αγωγής γεγονός.

Οι αξιώσεις αυτές μπορούν να προβληθούν δικαστικά κατά του σιδηροδρόμου προορισμού ακόμα και αν δεν παρέλαβε τις αποσκευές.

4. Αν ο ενάγων έχει την επιλογή μεταξύ πολλών σιδηροδρόμων, το δικαίωμά του επιλογής αποσβένεται αμέσως μόλις εγερθεί η αγωγή κατά ενός από αυτούς τους σιδηροδρόμους.

5. Ανταγωγικά ή κατ' ένσταση, μπορούν να προβληθούν αξιώσεις και κατά ενός άλλου από τους αναφερόμενους στις παρ. 2 και 3 σιδηροδρόμους, αν η κύρια αγωγή θεμελιώνεται στην ίδια σύμβαση μεταφοράς.

'Αρθρο 52.

Αρμοδιότητα.

1. Αν σε κρατικές συμφωνίες ή πράξεις εκχώρησης της εκμετάλλευσης δεν προβλέπεται διαφορετικά, οι αξιώσεις, οι οποίες θεμελιώνονται στην ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών, μπορούν να προβληθούν μόνο στα δικαστήρια του Κράτους, στην περιφέρεια του οποίου συνέβη το ατύχημα του επιβάτη.

2. Αν σε κρατικές συμφωνίες ή πράξεις εκχώρησης της εκμετάλλευσης δεν προβλέπεται διαφορετικά, μπορούν άλλες αξιώσεις, οι οποίες θεμελιώνονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, να προβληθούν μόνο στα δικαστήρια του Κρατους, στο οποίο ανήκει ο εναγόμενος σιδηρόδρομος.

Αν ένας σιδηρόδρομος εκμεταλλεύεται περισσότερα αυτόνομα δίκτυα σε διαφορετικά Κράτη, θεωρείται κάθε ένα από τα δίκτυα αυτά σαν χωριστός σιδηρόδρομος για την εφαρμογή αυτής της παραγράφου.

'Αρθρο 53.

Απόσβεση αξιώσεων εκ της ευθύνης του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών.

1. 'Ολες οι αξιώσεις του δικαιούχου βάσει της ευθύνης του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών αποσβένονται, αν αυτός δεν ανακοινώσει το ατύχημα του επιβάτη το αργότερο τρεις μήνες αφ' ότου έλαβε γνώση της ζημιάς, σε έναν από τους σιδηροδρόμους, στους οποίους μπορεί να υποβληθεί διαμαρτυρία, σύμφωνα με το άρθρο 49 παρ. 1. Αν ο δικαιούχος ανακοινώσει το ατύχημα προφορικά στο σιδηρόδρομο, ο τελευταίος αυτός πρέπει να του χορηγήσει βεβαίωση για την προφορική ανακοίνωση.

2. Οι αξιώσεις δεν αποσβένονται, αν:

α) ο δικαιούχος υπέβαλε διαμαρτυρία εντός της προβλεπόμενης στην παρ. 1 προθεσμίας σε έναν από τους αναφερόμενους στο άρθρο 49 παρ. 1 σιδηροδρόμους·

β) ο υπεύθυνος σιδηρόδρομος —ή, αν σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 4 είναι υπεύθυνοι δύο σιδηρόδρομοι, ένας απ' αυτούς— έλαβε γνώση του ατυχήματος του επιβάτη, εντός της προβλεπόμενης στην παρ. 1 προθεσμίας, με άλλο τρόπο·

γ) συνεπεία περιστάσεων, που δεν βαρύνουν το δικαιούχο, δεν ανακοινώθηκε ή δεν ανακοινώθηκε έγκαιρα το ατύχημα·

δ) ο δικαιούχος αποδεικνύει, ότι το ατύχημα οφείλεται σε πταίσμα του σιδηροδρόμου.

'Αρθρο 54.

Απόσβεση των αξιώσεων που γεννούνται από τη σύμβαση μεταφοράς αποσκευών.

1. Με την παραλαβή των αποσκευών από το δικαιούχο αποσβένονται όλες οι αξιώσεις κατά του σιδηροδρόμου από τη σύμβαση μεταφοράς, για μερική απώλεια, βλάβη ή καθυστερημένη παράδοση.

2. Παρά ταύτα, οι αξιώσεις δεν αποσβένονται:

α) για μερική απώλεια ή βλάβη, αν:

1) η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε από το δικαιούχο, σύμφωνα με το άρθρο 48 προ της παραλαβής των αποσκευών·

2) η διαπίστωση, που σύμφωνα με το άρθρο 48 θα έπρεπε να έχει ακολουθήσει, παραλείφθηκε από πταίσμα του σιδηροδρόμου.

β) για ζημιά μη εμφανή εξωτερικά, η οποία διαπιστώθηκε από το δικαιούχο μετά την παραλαβή των αποσκευών, αν ο δικαιούχος:

1) απαιτεί τη διαπίστωση σύμφωνα με το άρθρο 48 αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημιάς και το αργότερο τρεις ημέρες μετά την παραλαβή των αποσκευών, και

2) εκτός τούτου αποδεικνύει, ότι η ζημιά προέκυψε κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της παραλαβής προς μεταφορά και της παράδοσης.

γ) για καθυστερημένη παράδοση, αν ο δικαιούχος προβάλει τα δικαιώματά του σε έναν από τους αναφερόμενους στο άρθρο 51 παρ. 3 σιδηροδρόμους εντός 21 ημερών.

δ) αν ο δικαιούχος αποδεικνύει, ότι η ζημιά οφείλεται σε δόλο ή σε βαρειά αμέλεια του σιδηροδρόμου.

'Αρθρο 55.

Παραγραφή των αξιώσεων.

1. Αξιώσεις για αποζημίωση βασιζόμενες στην ευθύνη του σιδηροδρόμου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών παραγράφονται:

α) αξιώσεις του επιβάτη, σε τρία χρόνια, υπολογιζόμενα από την πρώτη μετά το ατύχημα ημέρα.

β) αξιώσεις των άλλων δικαιούχων, σε τρία χρόνια, υπολογιζόμενα από την πρώτη ημέρα μετά τον θάνατο του επιβάτη, και το αργότερο σε πέντε χρόνια, υπολογιζόμενα από την πρώτη μετά το ατύχημα ημέρα.

2. 'Αλλες αξιώσεις απορρέουσες από τη σύμβαση μεταφοράς παραγράφονται σε ένα χρόνο.

Η προθεσμία παραγραφής ανέρχεται παρά ταύτα σε δύο χρόνια σε αξιώσεις που στηρίζονται:

α) σε ζημιά που οφείλεται σε δόλο·

β) σε περίπτωση απάτης.

3. Η παραγραφή κατά την παρ. 2 αρχίζει σε αξιώσεις:

α) για αποζημίωση λόγω ολικής απώλειας, με τη δέκατη τέταρτη ημέρα μετά την παρέλευση της προθεσμίας σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 3·

β) για αποζημίωση λόγω μερικής απώλειας, βλάβης ή καθυστερημένης παράδοσης, με την ημέρα της παράδοσης·

γ) για πληρωμή ή επιστροφή της τιμής μεταφοράς, λοιπών τελών ή συμπληρωμάτων ή για διόρθωση σε περίπτωση αντικανονικής εφαρμογής τιμολογίου, ή λάθους στον υπολογισμό ή στην είσπραξη, με την ημέρα της πληρωμής, ή, αν δεν έγινε πληρωμή, με την ημέρα που θα έπρεπε αυτή να γίνει·

δ) για συμπληρωματική πληρωμή απαιτηθείσα από Τελω-

νειακή ή άλλη Διοικητική Αρχή, με την ημέρα από την οποία η εν λόγω Αρχή πρόβαλε την απαίτηση·

ε) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις που αφορούν στη μεταφορά του επιβάτη, με την ημέρα της λήξης της προθεσμίας ισχύος του εισιτηρίου. Η ημέρα που ορίζεται για την έναρξη της παραγραφής δεν περιλαμβάνεται σε καμιά περίπτωση μέσα στην προθεσμία.

4. Στην περίπτωση υποβολής διοικητικής αίτησης κατά το άρθρο 49 με τα απαραίτητα δικαιολογητικά, η προσμέτρηση της παραγραφής αναστέλλεται μέχρι την ημέρα, κατά την οποία ο σιδηρόδρομος απορρίψει την αίτηση με έγγραφη απάντηση και επιστρέψει τα δικαιολογητικά. Αν η αίτηση έγινε εν μέρει αποδεκτή, αρχίζει πάλι η προσμέτρηση της παραγραφής για το ακόμα επίδικο τμήμα της διαμαρτυρίας. Η απόδειξη της υποβολής της αίτησης ή της παράδοσης μιας απάντησης και της επιστροφής των δικαιολογητικών βαρύνει τον επικαλούμενο τούτο.

Μεταγενέστερες διαμαρτυρίες, οι οποίες αφορούν στην ίδια αξίωση, δεν αναστέλλουν την παραγραφή.

5. Παραγραφείσες αξιώσεις δεν μπορούν πλέον να προβληθούν ούτε ανταγωγικά ούτε κατ' ένσταση.

6. Επιφυλασσομένων των παραπάνω διατάξεων ισχύει το εθνικό δίκαιο για την αναστολή και την διακοπή της παραγραφής.

ΤΙΤΛΟΣ V
ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 56.
Διακανονισμός των λογαριασμών μεταξύ των σιδηροδρόμων.

Ο κάθε σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλλει στους σιδηροδρόμους που συμμετείχαν στη μεταφορά το μερίδιο που τους αναλογεί πάνω στην τιμή μεταφοράς, την οποία αυτός εισέπραξε ή έπρεπε να είχε εισπράξει.

Άρθρο 57.
Αναγωγή για απώλεια ή βλάβη.

1. Ο σιδηρόδρομος που κατέβαλε αποζημίωση σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες για ολική ή μερική απώλεια ή για βλάβη των αποσκευών, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των σιδηροδρόμων, οι οποίοι συμμετείχαν στη μεταφορά, σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

α) ο σιδηρόδρομος, ο οποίος προκάλεσε τη ζημιά, ευθύνεται αποκλειστικά γι' αυτό·

β) αν η ζημιά προκλήθηκε από περισσότερους σιδηροδρόμους, ευθύνεται ο κάθε σιδηρόδρομος για τη ζημιά που προκάλεσε ο ίδιος· αν η διάκριση δεν είναι δυνατή, κατανέμεται η αποζημίωση στους σιδηροδρόμους σύμφωνα με το στοιχ. γ'·

γ) αν δεν μπορεί να αποδειχθεί, ότι ένας ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι προκάλεσαν τη ζημιά, κατανέμεται η αποζημίωση σε όλους τους σιδηροδρόμους, οι οποίοι συμμετείχαν στη μεταφορά, με εξαίρεση εκείνους, οι οποίοι αποδεικνύουν, ότι η ζημιά δεν προκλήθηκε πάνω στις γραμμές τους· η κατανομή γίνεται σε αναλογία προς την χιλιομετρική απόσταση εφαρμογής των τιμολογίων.

2. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός από αυτούς τους σιδηροδρόμους, κατανέμεται το βαρύνον αυτόν αλλά μη καταβληθέν απ' αυτόν μερίδιο σε όλους τους άλλους σιδηροδρόμους που συμμετείχαν στη μεταφορά, σε αναλογία προς τη χιλιομετρική απόσταση εφαρμογής των τιμολογίων.

Άρθρο 58.
Αναγωγή για καθυστερημένη παράδοση.

Το άρθρο 57 εφαρμόζεται και για αποζημίωση σε περίπτωση καθυστερημένης παράδοσης. Αν η καθυστέρηση προκλήθηκε από περισσότερους σιδηροδρόμους, κατανέμεται η αποζημίωση μεταξύ αυτών των σιδηροδρόμων σε αναλογία προς τη διάρκεια της καθυστέρησης που προέκυψε πάνω στις γραμμές τους.

Άρθρο 59.
Διαδικασία αναγωγής.

1. Σιδηρόδρομος κατά του οποίου έγινε αναγωγή σύμφωνα με τα άρθρα 57 και 58, δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη νομιμότητα της καταβολής από το σιδηρόδρομο που ασκεί την αναγωγή, αν η αποζημίωση καθορίστηκε από το δικαστήριο, μετά τη νόμιμη προς αυτόν ανακοίνωση με προσεπίκληση για παρεμβολή στη δίκη. Το δικαστήριο της κύριας αγωγής ορίζει τις προθεσμίες για την ανακοίνωση και την παρεμβολή.

2. Ο ασκών την αναγωγή σιδηρόδρομος οφείλει να υποβάλει κοινή αίτηση σε μία και την αυτή δίκη κατά όλων των σιδηροδρόμων, με τους οποίους δεν προήλθε σε συμβιβασμό· σε αντίθετη περίπτωση χάνεται το δικαίωμα αναγωγής κατά των σιδηροδρόμων που δεν κλητεύτηκαν.

3. Το δικαστήριο οφείλει να αποφασίσει με μία και την αυτή απόφαση για όλες τις αναγωγές που εισήχθησαν σ' αυτό.

4. Οι σιδηρόδρομοι, κατά των οποίων ασκήθηκε αναγωγή, δεν μπορούν να ασκήσουν μεταγενέστερη αναγωγή.

5. Δεν επιτρέπεται να συμπεριληφθούν αναγωγές στη διαδικασία αποζημιώσεων, την οποία κίνησε ο δικαιούχος από τη σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 60.
Αρμοδιότητα για τις αναγωγές.

1. Το δικαστήριο της έδρας του σιδηροδρόμου, κατά του οποίου ασκείται αναγωγή, είναι αποκλειστικά αρμόδιο για όλες τις αναγωγές.

2. Εφόσον η αναγωγή στρέφεται κατά πολλών σιδηροδρόμων, ο ασκών αυτήν σιδηρόδρομος μπορεί να επιλέξει, μεταξύ των κατά την παρ. 1 δικαστηρίων, αυτό στο οποίο θα εισάγει την αναγωγή του.

Άρθρο 61.
Συμφωνίες σχετικά με τις αναγωγές.

Οι σιδηρόδρομοι μπορούν με συμφωνίες να καθιερώσουν παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του τίτλου αυτού σχετικά με τις αμοιβαίες αναγωγές, εξαιρουμένων αυτών που προβλέπονται στο άρθρο 59 παρ. 5.

ΤΙΤΛΟΣ VI.
ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 62.
Παρεκκλίσεις.

Οι διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων δεν έχουν προτεραιότητα απέναντι στις διατάξεις που πρόκειται να πάρουν ορισμένα Κράτη για τις αμοιβαίες μεταφορές τους σε εφαρμογή ειδικών συνθηκών, ακριβώς όπως οι συνθήκες για την ευρωπαϊκή κοινότητα άνθρακα και χάλυβα και την ευρωπαϊκή οικονομική κοινότητα.

Παράρτημα Β

στη Σύμβαση αναφορικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9 Μαΐου 1980

ΕΝΙΑΙΟΙ ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (CIM)

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

Άρθρο πρώτο.
Πεδίο εφαρμογής.

1. Με επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 2, οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε όλες τις αποστολές εμπορευμάτων που παραδίδονται προς μεταφορά με μία κατ' ευθείαν φορτωτική εκδιδόμενη για μία διαδρομή

που εκτείνεται στο έδαφος δύο τουλάχιστον Κρατών και περιλαμβάνει αποκλειστικά γραμμές εγγεγραμμένες στον πίνακα που προβλέπεται στα άρθρα 3 και 10 της Σύμβασης.

2. Στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, ο όρος «σταθμός» καλύπτει: τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, τα λιμάνια των ναυτιλιακών γραμμών και κάθε άλλη εγκατάσταση των μεταφορικών επιχειρήσεων, που είναι στη διάθεση του κοινού για την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς.

Άρθρο 2.

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής.

1. Οι αποστολές, των οποίων ο σταθμός αποστολής και ο σταθμός προορισμού κείνται στο έδαφος ενός και του αυτού Κράτους και οι οποίες διέρχονται από το έδαφος ενός άλλου Κράτους μόνο υπό διαμετακόμιση, δεν υπάγονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες:

α) αν οι γραμμές μέσω των οποίων διενεργείται η διαμετακόμιση τελούν υπό την αποκλειστική εκμετάλλευση ενός σιδηροδρόμου του Κράτους αφετηρίας, ή

β) αν τα ενδιαφερόμενα Κράτη ή οι ενδιαφερόμενοι σιδηρόδρομοι έχουν συμφωνήσει να μη θεωρούν τις αποστολές αυτές σαν διεθνείς.

2. Οι αποστολές μεταξύ σταθμών δύο όμορων Κρατών και οι αποστολές μεταξύ σταθμών δύο Κρατών που διαμετακομίζονται μέσω του εδάφους ενός τρίτου Κράτους, αν οι γραμμές μέσω των οποίων διενεργείται η μεταφορά τελούν υπό την αποκλειστική εκμετάλλευση ενός σιδηροδρόμου ενός από αυτά τα τρία Κράτη, υπάγονται στο καθεστώς των εσωτερικών μεταφορών που εφαρμόζεται απ' αυτόν τον σιδηρόδρομο, εφόσον ο αποστολέας, χρησιμοποιώντας την αντίστοιχη φορτωτική, αξιώνει τούτο και οι νόμοι και κανονισμοί κανενός από τα ενδιαφερόμενα Κράτη δεν αντίκεινται προς τούτο.

Άρθρο 3.

Υποχρέωση ανάληψης μεταφοράς.

1. Ο σιδηρόδρομος είναι υποχρεωμένος να εκτελεί, κατά τους όρους των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, κάθε μεταφορά εμπορευμάτων κατά πλήρη βαγόνια υπό την προϋπόθεση ότι:

α) ο αποστολέας συμμορφώνεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, στις Συμπληρωματικές Διατάξεις και στα Τιμολόγια,

β) η μεταφορά θα είναι δυνατή με το προσωπικό και τα κοινά μέσα μεταφοράς, που επιτρέπουν την ικανοποίηση των τακτικών μεταφορικών αναγκών,

γ) η μεταφορά δεν θα παρακωλύεται από περιστατικά, τα οποία ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να αποφύγει ούτε να υπερνικήσει.

2. Ο σιδηρόδρομος δεν είναι υποχρεωμένος να δέχεται εμπορεύματα, των οποίων η φόρτωση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση απαιτούν τη χρησιμοποίηση ειδικών μέσων, εκτός αν οι υπόψη σταθμοί διαθέτουν τέτοια μέσα.

3. Ο σιδηρόδρομος δεν είναι υποχρεωμένος να δέχεται παρά μόνο τα εμπορεύματα, των οποίων η μεταφορά μπορεί να εκτελεστεί αμέσως· οι ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό αποστολής καθορίζουν σε ποιες περιπτώσεις εμπορεύματα, που δεν πληρούν αυτόν τον όρο, πρέπει να παραληφθούν προσωρινά υπό παρακαταθήκη.

4. Εφόσον έχει οριστεί από την αρμόδια Αρχή ότι:

α) η υπηρεσία θα καταργηθεί ή θα ανασταλεί, ολικά ή μερικά,

β) ορισμένες αποστολές θα αποκλείονται ή θα γίνονται δεκτές υπό όρους, τα μέτρα αυτά πρέπει να γνωστοποιούνται αμέσως στο κοινό και τους σιδηροδρόμους· οι σιδηρόδρομοι οφείλουν να πληροφορούν σχετικά τους σιδηροδρόμους των άλλων Κρατών, για τη δημοσίευση των μέτρων αυτών.

5. Οι σιδηρόδρομοι μπορούν, κατόπιν κοινής συμφωνίας, να συγκεντρώνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων, σε ορισμένες διαδρομές, σε καθορισμένα συνοριακά σημεία και χώρες διαμετακόμισης.

Τα μέτρα αυτά ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο. Τα μέτρα αυτά καταχωρίζονται από τους σιδηροδρόμους σε ειδικούς πίνακες, που δημοσιεύονται κατά τον προβλεπόμενο για τα διεθνή τιμολόγια τύπο και θέτονται σε ισχύ ένα μήνα μετά την ημερομηνία της ανακοίνωσης στο Κεντρικό Γραφείο.

6. Κάθε παράβαση των διατάξεων του παρόντος άρθρου εκ μέρους του σιδηροδρόμου παρέχει έρεισμα σε αγωγή επανόρθωσης της ζημιάς που προέκυψε.

Άρθρο 4.

Αντικείμενα αποκλειόμενα της μεταφοράς.

Αποκλείονται της μεταφοράς:

α) τα αντικείμενα, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται, έστω και σε ένα από τα προς διάνυση εδάφη·

β) τα αντικείμενα, των οποίων η μεταφορά ανήκει στην Ταχυδρομική Υπηρεσία, έστω και σε ένα από τα προς διάνυση εδάφη·

γ) τα αντικείμενα, τα οποία, λόγω των διαστάσεων του όγκου ή της εν γένει διασκευής τους, δεν προσαρμόζονται προς την αιτούμενη μεταφορά, λόγω των εγκαταστάσεων ή του υλικού, έστω και σε έναν από τους συμμετέχοντες σιδηροδρόμους·

δ) οι ύλες και τα αντικείμενα που αποκλείονται της μεταφοράς κατ' εφαρμογή του Κανονισμού για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), Προσάρτημα I στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, υπό την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παρ. 2.

Άρθρο 5.

Αντικείμενα που γίνονται δεκτά προς μεταφορά υπό όρους.

1. Γίνονται δεκτά προς μεταφορά υπό όρους:

α) οι ύλες και τα αντικείμενα που γίνονται δεκτά προς μεταφορά κατά τους όρους του RID ή των Συμφωνιών και Τιμολογιακών Διατάξεων που προβλέπονται στην παρ. 2·

β) οι μεταφορές νεκρών, σιδηροδρομικών οχημάτων κινούμενων στους δικούς τους τροχούς, ζώντων ζώων, οι αποστολές των οποίων η μεταφορά παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες λόγω των διαστάσεων, του όγκου ή της εν γένει διασκευής τους, υπό τους όρους των Συμπληρωματικών Διατάξεων· οι Διατάξεις αυτές μπορούν να παρεκκλίνουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Τα ζώντα ζώα πρέπει να συνοδεύονται από συνοδό που διατίθεται από τον αποστολέα. Παρά ταύτα δεν απαιτείται συνοδός, εφόσον προβλέπεται τούτο στα διεθνή Τιμολόγια ή εφόσον οι συμμετέχοντες στη μεταφορά σιδηρόδρομοι έχουν παραιτηθεί της συνοδείας ύστερα από αίτηση του αποστολέα· στην περίπτωση αυτή, πλην αντίθετης συμφωνίας, ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται της ευθύνης του για κάθε απώλεια ή βλάβη που προκύπτει από κίνδυνο, τον οποίο η συνοδεία αποσκοπούσε να αποτρέψει.

2. Δύο ή περισσότερα Κράτη, με Σύμφωνα, ή δύο ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι, με Τιμολογιακές Διατάξεις, μπορούν να συνομολογήσουν όρους, υπό τους οποίους ορισμένες ύλες ή ορισμένα αντικείμενα, που αποκλείονται της μεταφοράς από το RID, γίνονται παρά ταύτα δεκτά προς μεταφορά.

Τα Κράτη ή οι σιδηρόδρομοι μπορούν κατά τον ίδιο τρόπο να χαλαρώσουν τους όρους αποδοχής που προβλέπονται στο RID

Τα Σύμφωνα αυτά και οι Τιμολογιακές Διατάξεις πρέπει να δημοσιεύονται και να ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο, το οποίο ενημερώνει σχετικά τα Κράτη.

'Αρθρο 6.

Τιμολόγια. Ιδιαίτερες συμφωνίες.

1. Το κόμιστρο και τα πρόσθετα τέλη υπολογίζονται σύμφωνα με τα Τιμολόγια που ισχύουν νόμιμα και έχουν δημοσιευθεί κατά το δέοντα τρόπο σε κάθε Κράτος, τα οποία είναι σε ισχύ κατά τη στιγμή σύναψης της σύμβασης μεταφοράς, έστω και αν το κόμιστρο υπολογίζεται χωριστά σε διαφορετικά τμήματα της διαδρομής.

2. Τα Τιμολόγια πρέπει να περιλαμβάνουν όλους τους ειδικούς όρους που εφαρμόζονται στη μεταφορά, και κυρίως τα αναγκαία στοιχεία για τον υπολογισμό του κομίστρου και των προσθέτων τελών και, αν συντρέχει περίπτωση, τους όρους μετατροπής των νομισμάτων.

Οι όροι των Τιμολογίων δεν μπορούν να παρεκκλίνουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες παρά μόνον όταν αυτοί προβλέπουν τούτο ρητά.

3. Τα Τιμολόγια πρέπει να εφαρμόζονται απέναντι σε όλους υπό τους ίδιους όρους.

4. Οι σιδηρόδρομοι μπορούν να συνάπτουν ιδιαίτερες συμφωνίες περιλαμβάνουσες εκπτώσεις τιμών ή άλλα πλεονεκτήματα, κατά το μετρο που ανάλογοι όροι παρέχονται σε πελάτες που βρίσκονται σε παραπλήσιες συνθήκες.

Εκπτώσεις τιμών και άλλα πλεονεκτήματα μπορούν να παρέχονται για την Υπηρεσία των Σιδηροδρόμων για την Υπηρεσία Δημοσίων Αρχών και για αγαθοεργούς σκοπούς.

Η δημοσίευση των μέτρων που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του πρώτου και δεύτερου εδαφίου δεν είναι υποχρεωτική.

5. Τα διεθνή Τιμολόγια μπορούν να οριστούν σαν υποχρεωτικής εφαρμογής στις διεθνείς μεταφορές, αποκλειομένων των εσωτερικών Τιμολογίων.

Η εφαρμογή ενός διεθνούς Τιμολογίου μπορεί να εξαρτηθεί από τον όρο ότι έχει ζητηθεί ρητά στη φορτωτική.

6. Τα Τιμολόγια και οι μεταβολές στα Τιμολόγια θεωρούνται ότι έχουν δημοσιευθεί κατά το δέοντα τρόπο, αμέσως μόλις ο σιδηρόδρομος έθεσε στη διάθεση της πελατείας όλες τις λεπτομέρειες.

Η δημοσίευση των διεθνών Τιμολογίων δεν είναι υποχρεωτική παρά μόνο στα Κράτη, των οποίων οι σιδηρόδρομοι συμμετέχουν στα Τιμολόγια αυτά σαν Δίκτυα αφετηρίας ή προορισμού.

7. Οι αυξήσεις τιμών των διεθνών Τιμολογίων και οι λοιπές διατάξεις, που συνεπάγονται μεταβολή προς το δυσμενέστερο των όρων μεταφοράς που προβλέπονται σ' αυτά τα Τιμολόγια, θέτονται σε ισχύ το ενωρίτερο δεκαπέντε ημέρες μετά τη δημοσίευσή τους, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) αν ένα διεθνές Τιμολόγιο προβλέπει την επέκταση ενός εσωτερικού τιμολογίου σε όλη τη διαδρομή, εφαρμογή έχουν οι προθεσμίες δημοσίευσης του εσωτερικού αυτού Τιμολογίου·

β) αν οι αυξήσεις των τιμών ενός διεθνούς Τιμολογίου είναι επακόλουθο μιας γενικής αύξησης των τιμών των εσωτερικών Τιμολογίων ενός συμμετέχοντος σιδηροδρόμου, οι αυξήσεις αυτές θέτονται σε ισχύ από την επόμενη της δημοσίευσής τους, υπό τον όρο ότι: η αναπροσαρμογή των τιμών του διεθνούς Τιμολογίου, που συνεπάγεται αυτή η γενική αύξηση, αναγγέλθηκε τουλάχιστο πριν από δεκαπέντε ημέρες· η αναγγελία αυτή, όμως, δεν μπορεί να προηγηθεί από την ημερομηνία δημοσίευσης της γενικής αύξησης των υπόψη εσωτερικών τιμολογίων·

γ) αν τα κόμιστρα και τα πρόσθετα τέλη που προβλέπονται στα διεθνή Τιμολόγια πρέπει να μεταβληθούν, για να ληφθούν υπόψη συναλλαγματικές διακυμάνσεις ή για να διορθωθούν εμφανή λάθη, αυτές οι μεταβολές και διορθώσεις θέτονται σε ισχύ την επόμενη της δημοσιεύσής τους.

8. Στα Κράτη που δεν υφίσταται η υποχρέωση δημοσίευσης ορισμένων Τιμολογίων, ούτε η εφαρμογή τους προς όλους τους πελάτες υπό τους ίδιους όρους, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται κατά το μέτρο που αυτές περιλαμβάνουν μία τέτοια υποχρέωση.

9. Ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να εισπράξει, εκτός από το κόμιστρο και τα πρόσθετα τέλη που προβλέπονται από τα Τιμολόγια, κανένα άλλο ποσό, εκτός από τις δαπάνες που έγιναν απ' αυτόν. Οι δαπάνες αυτές πρέπει να βεβαιώνονται κατά τον δέοντα τρόπο και να χρεώνονται χωριστά στη φορτωτική, με όλα τα αναγκαία δικαιολογητικά. Όταν τα δικαιολογητικά αυτά παρέχονται με έγγραφα συνημμένα στη φορτωτική και αν η πληρωμή των αντίστοιχων δαπανών βαρύνει τον αποστολέα, τα έγγραφα αυτά δεν παραδίδονται στον παραλήπτη μαζί με τη φορτωτική, αλλά στον αποστολέα μαζί με το λογαριασμό εξόδων που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφο 7.

'Αρθρο 7.

Λογιστική μονάδα. Τιμές μετατροπής ή αποδοχής νομισμάτων.

1. Η προβλεπόμενη στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες λογιστική μονάδα είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, όπως αυτό καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

Η αξία, σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, του εθνικού νομίσματος Κράτους μέλους του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο προσδιορισμού της αξίας που εφαρμόζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές.

2. Η αξία, σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, του εθνικού νομίσματος Κράτους μη μέλους του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται κατά τρόπο που καθορίζεται από το Κράτος αυτό. Ο υπολογισμός αυτός πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα πραγματική αξία κατά το δυνατό πλησιέστερη προς εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή της παραγράφου 1.

3. Για Κράτος μη μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή της παρ. 1 ή της παρ. 2, η λογιστική μονάδα που προβλέπεται από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες θεωρείται ότι ισούται με τρία χρυσά φράγκα.

Το χρυσό φράγκο καθορίζεται σε 10/31 του γραμμαρίου χρυσού τίτλου καθαρότητας 0,900.

Η μετατροπή του χρυσού φράγκου πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα πραγματική αξία κατά το δυνατό πλησιέστερη προς εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή της παραγρ. 1.

4. Τα Κράτη, εντός τριών μηνών μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης και κάθε φορά που επέρχεται μεταβολή στη μέθοδό τους υπολογισμού, ή στην αξία του εθνικού τους νομίσματος σε σχέση με τη λογιστική μονάδα, ανακοινώνουν στο Κεντρικό Γραφείο τη μέθοδό τους υπολογισμού σύμφωνα με την παρ. 2 ή τα αποτελέσματα μετατροπής σύμφωνα με την παρ. 3.

Το Κεντρικό Γραφείο κοινοποιεί τις ανακοινώσεις αυτές στα Κράτη.

5. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται σε δημοσίευση των τιμών στις οποίες:

α) ενεργεί τη μετατροπή ποσών εκφρασμένων σε ξένες νομισματικές μονάδες, πληρωτέες σε εγχώριο νόμισμα (τιμή μετατροπής)·

β) αποδέχεται την πληρωμή σε ξένα νομίσματα (τιμή αποδοχής)

'Αρθρο 8.

Ειδικές Διατάξεις για ορισμένες μεταφορές.

1. Για τη μεταφορά ιδιωτικών βαγονιών προβλέπονται Ειδικές Διατάξεις από το σχετικό με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά ιδιωτικών βαγονιών Κανονισμό (RIP), Προσάρτημα II στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

2. Για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων προβλέπονται Ειδικές Διατάξεις από το σχετικό με τη διεθνή σιδηροδρο-

μική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων Κανονισμό (RICO). Προσάρτημα III στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Για τη μεταφορά δεμάτων εξπρές, οι σιδηρόδρομοι μπορούν, με Τιμολογιακές Διατάξεις, να συνομολογήσουν ειδικούς όρους, σύμφωνα με το σχετικό με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά δεμάτων εξπρές Κανονισμό (RIEX). Προσάρτημα IV στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

4. Δύο ή περισσότερα Κράτη, με Σύμφωνα, ή δύο ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι, με Συμπληρωματικές Διατάξεις ή Τιμολογιακές Διατάξεις, μπορούν να συνομολογήσουν όρους, που παρεκκλίνουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, για τις παρακάτω μεταφορές:

α) αποστολές με διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς,

β) αποστολές παραδοτέες μόνο με την κατάθεση του αντίγραφου της φορτωτικής,

γ) αποστολές εφημερίδων,

δ) αποστολές προοριζόμενες για εμποροπανηγύρεις ή εκθέσεις,

ε) αποστολές εξαρτημάτων φόρτωσης και μέσων προστασίας κατά της θερμότητας και του ψύχους για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα,

στ) αποστολές διενεργούμενες, στο σύνολο ή σε τμήμα της διαδρομής, με βάση φορτωτικές που δε χρησιμεύουν σαν έγγραφα τιμολόγησης και χρέωσης,

ζ) αποστολές διενεργούμενες με βάση δικαιολογητικά που χρησιμεύουν στην αυτόματη μετάδοση στοιχείων.

Άρθρο 9.

Συμπληρωματικές Διατάξεις.

1. Δύο ή περισσότερα Κράτη ή δύο ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι μπορούν να εκδόσουν Συμπληρωματικές Διατάξεις για την εκτέλεση των Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Οι Διατάξεις αυτές δεν μπορούν να παρεκκλίνουν από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες παρά μόνο όπου αυτοί προβλέπουν τούτο ρητά.

2. Οι Συμπληρωματικές Διατάξεις θέτονται σε ισχύ και δημοσιεύονται κατά τον τύπο που προβλέπεται από τους Νόμους και Κανονισμούς κάθε Κράτους. Οι Συμπληρωματικές Διατάξεις και η θέση αυτών σε ισχύ ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο.

Άρθρο 10.

Εθνικό Δίκαιο.

1. Σε περίπτωση έλλειψης σχετικών ρυθμίσεων στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, στις Συμπληρωματικές Διατάξεις και στα Διεθνή Τιμολόγια, εφαρμόζεται το εθνικό Δίκαιο.

2. Σαν εθνικό Δίκαιο νοείται το Δίκαιο του Κράτους, όπου ο δικαιούχος νομιμοποιείται να ασκήσει τα δικαιώματά του, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με τη σύγκρουση των Νόμων κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 11.

Σύναψη της σύμβασης μεταφοράς.

1. Η σύμβαση μεταφοράς συνάπτεται μόλις ο σιδηρόδρομος αποστολής αποδεχθεί προς μεταφορά το συνοδευόμενο από τη φορτωτική εμπόρευμα. Η αποδοχή πιστοποιείται με τη θέση της χρονολογικής σφραγίδας του σταθμού αποστολής πάνω στη φορτωτική και, αν συντρέχει περίπτωση, πάνω σε κάθε συμπληρωματικό φύλλο, ή με την ένδειξη της λογιστικής μηχανής, που φανερώνει την ημερομηνία παραλαβής.

2. Ο χειρισμός κατά την παρ. 1 πρέπει να γίνεται αμέσως μετά την παράδοση προς μεταφορά του συνόλου του εμπορεύματος, που αποτελεί αντικείμενο της φορτωτικής και, κατά το μέτρο που οι ισχύουσες στο σταθμό αποστολής διατάξεις προβλέπουν τούτο, την πληρωμή των τελών που αναλαμβάνει σε βάρος του ο αποστολέας ή την κατάθεση εγγύησης σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 7. Ο παραπάνω χειρισμός πρέπει να γίνεται με την παρουσία του αποστολέα, αν αυτός το ζητήσει.

3. Μετά τη θέση της σφραγίδας ή την ένδειξη της λογιστικής μηχανής, η φορτωτική χρησιμεύει σαν απόδειξη της σύναψης και του περιεχόμενου της σύμβασης μεταφοράς.

4. Παρά ταύτα, όσον αφορά τα εμπορεύματα των οποίων η φόρτωση απόκειται στον αποστολέα με βάση τα Τιμολόγια ή τις συμφωνίες μεταξύ αυτού και του σιδηροδρόμου, εφόσον τέτοιες συμφωνίες είναι επιτρεπτές στο σταθμό αποστολής, οι εγγραφές που έγιναν στη φορτωτική σχετικά με τον όγκο του εμπορεύματος ή τον αριθμό των δεμάτων δεν παρέχουν απόδειξη εναντίον του σιδηροδρόμου παρά μόνο αν ο σιδηρόδρομος επαλήθευσε τον όγκο αυτόν ή τον αριθμό αυτόν και βεβαίωσε τούτο πάνω στη φορτωτική. Αν συντρέχει περίπτωση, οι εγγραφές αυτές μπορούν να αποδειχθούν και με άλλα μέσα.

Αν είναι φανερό ότι κανένα πραγματικό έλλειμμα δεν αντιστοιχεί στη διαφορά του όγκου ή του αριθμού των δεμάτων σε σχέση με τις εγγραφές που έγιναν στη φορτωτική, αυτές δεν παρέχουν απόδειξη εναντίον του σιδηροδρόμου. Τούτο αποτελεί κυρίως την περίπτωση, κατά την οποία το βαγόνι παραδίδεται στον παραλήπτη με άθικτες τις αρχικές σφραγίδες.

5. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να βεβαιώνει στο αντίγραφο της φορτωτικής, με τη θέση της χρονολογικής σφραγίδας ή με την ένδειξη της λογιστικής μηχανής, την παραλαβή του εμπορεύματος και την ημερομηνία αποδοχής προς μεταφορά, πριν να επιστρέψει το αντίγραφο αυτό στον αποστολέα. Το αντίγραφο αυτό δεν έχει την αξία ούτε της φορτωτικής που συνοδεύει το εμπόρευμα ούτε άλλου συναφούς τίτλου μεταφοράς.

Άρθρο 12.

Φορτωτική.

1. Ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να προσάγει φορτωτική συμπληρωμένη κατά το δέοντα τρόπο.

Για κάθε αποστολή πρέπει να συντάσσεται μία φορτωτική. Μία και η αυτή φορτωτική δεν μπορεί να αφορά παρά μόνα το φορτίο ενός μόνο βαγονιού. Οι Συμπληρωματικές Διατάξεις μπορούν να παρεκκλίνουν από τους κανόνες αυτούς.

2. Οι σιδηρόδρομοι καθορίζουν, για τη μικρή ταχύτητα και για τη μεγάλη ταχύτητα, το ενιαίο υπόδειγμα της φορτωτικής, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει ένα αντίγραφο για τον αποστολέα.

Η επιλογή της φορτωτικής από τον αποστολέα προσδιορίζει αν το εμπόρευμα θα μεταφερθεί με μικρή ή με μεγάλη ταχύτητα.

Αίτημα για τη μεταφορά με μεγάλη ταχύτητα στο ένα τμήμα της διαδρομής και με μικρή ταχύτητα σε άλλο τμήμα της διαδρομής δε γίνεται δεκτό, εκτός αν υπάρχει συμφωνία μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων σιδηροδρόμων.

Για ορισμένες μεταφορές, κυρίως μεταξύ όμορων χωρών, οι σιδηρόδρομοι μπορούν να καθορίσουν, στα Τιμολόγια, τη χρησιμοποίηση φορτωτικής απλουστευμένου τύπου.

3. Η φορτωτική πρέπει να έχει εκτυπωθεί σε δύο ή ενδεχομένως σε τρεις γλώσσες, των οποίων τουλάχιστον η μία πρέπει να επιλεγεί από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού.

Τα διεθνή τιμολόγια μπορούν να καθορίσουν τη γλώσσα στην οποία πρέπει να διατυπώνονται οι εγγραφές που γίνονται στη φορτωτική από τον αποστολέα. Σε περίπτωση έλλειψης σχετικών διατάξεων, οι εγγραφές πρέπει να γίνονται σε μία από τις επίσημες γλώσσες του Κράτους αφετηρίας και πρέπει να παρατίθεται μετάφραση σε μία από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού, εκτός αν οι εγγραφές έχουν διατυπωθεί σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Οι εγγραφές που γίνονται στη φορτωτική από τον απο-

στολέα πρέπει να διατυπώνονται με λατινικούς χαρακτήρες, εκτός από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στις Συμπληρωματικές Διατάξεις και στα διεθνή Τιμολόγια.

'Αρθρο 13.

Περιεχόμενο της φορτωτικής.

1. Η φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει υποχρεωτικά:

α) τον καθορισμό του σταθμού προορισμού,

β) το όνομα και τη διεύθυνση του παραλήπτη· σαν παραλήπτης πρέπει να ενδεικνύεται ένα μόνο φυσικό πρόσωπο ή άλλο υποκείμενο δικαιωμάτων,

γ) τον καθορισμό του εμπορεύματος,

δ) τον όγκο ή, σε περίπτωση έλλειψης, ανάλογη ένδειξη σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό αποστολής,

ε) τον αριθμό των δεμάτων και την περιγραφή της συσκευασίας για τις τμηματικές αποστολές και τα πλήρη βαγόνια, που περιέχουν ένα ή περισσότερα φορτία αποστελλόμενα σε συνδυασμένη υπηρεσία σιδηροδρόμου - πλοίου και υποκείμενα σε υποχρεωτική μεταφόρτωση,

στ) τον αριθμό του βαγονιού και, επίσης για τα ιδιωτικά βαγόνια, το απόβαρο, για τα εμπορεύματα των οποίων η φόρτωση απόκειται στον αποστολέα,

ζ) λεπτομερειακή μνεία των απαιτούμενων δικαιολογητικών από τις Τελωνειακές ή τις άλλες Διοικητικές Αρχές, που επισυνάπτονται στη φορτωτική ή αναφέρονται ότι τηρούνται στη διάθεση του σιδηροδρόμου σε καθοριζόμενο σταθμό ή σε τελωνειακό γραφείο ή σε οποιαδήποτε άλλη Αρχή,

η) το όνομα και τη διεύθυνση του αποστολέα· σαν αποστολέας πρέπει να ενδεικνύεται ένα μόνο φυσικό πρόσωπο ή άλλο υποκείμενο δικαιωμάτων· αν οι ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό αποστολής το επιβάλλουν, ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να προσθέσει στο όνομα και στη διεύθυνσή του την υπογραφή του, ιδιόχειρη, έντυπη ή με σφραγίδα.

Οι ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό αποστολής καθορίζουν, για το σύνολο της διαδρομής, τις έννοιες «πλήρες βαγόνι» και «τμηματική αποστολή».

2. Η φορτωτική πρέπει, αν συντρέχει περίπτωση, να περιλαμβάνει όλες τις άλλες εγγραφές που προβλέπονται από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Η φορτωτική δεν επιτρέπεται να περιλαμβάνει άλλες εγγραφές απ' αυτές που περιγράφονται ή επιτρέπονται από τους Νόμους και Κανονισμούς ενός Κράτους, τις Συμπληρωματικές Διατάξεις ή τα Τιμολόγια και δεν είναι αντίθετες προς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Παρά ταύτα, ο αποστολέας μπορεί να καταχωρίσει στον καθορισμένο για το σκοπό αυτόν χώρο της φορτωτικής, υπό μορφή πληροφοριών για τον παραλήπτη, ενδείξεις που αφορούν στην αποστολή, χωρίς όμως να προκύπτει ούτε υποχρέωση ούτε ευθύνη για το σιδηρόδρομο.

4. Απαγορεύεται η αντικατάσταση της φορτωτικής με άλλους τίτλους ή η επισύναψη σ' αυτήν άλλων εγγράφων απ' αυτά που περιγράφονται ή επιτρέπονται από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, τις Συμπληρωματικές Διατάξεις ή τα Τιμολόγια.

'Αρθρο 14.

Δρομολόγιο και εφαρμοστέα τιμολόγια.

1. Ο αποστολέας μπορεί να ορίσει στη φορτωτική το ακολουθητέο δρομολόγιο, ενδεικνύοντας τα συνοριακά σημεία ή τους συνοριακούς σταθμούς και, αν συντρέχει περίπτωση, τους σταθμούς διαμετακόμισης μεταξύ σιδηροδρόμων. Επιτρέπεται η ένδειξη μόνο συνοριακών σημείων και συνοριακών σταθμών, που εξασφαλίζουν υπηρεσία στη συγκεκριμένη διαδρομή.

2. Εξομοιώνονται με καθορισμό δρομολογίου:

α) η ένδειξη των σταθμών, στους οποίους πρέπει να εκτελεστούν οι τελωνειακές ή λοιπές διοικητικές διατυπώσεις, όπως επίσης και οι σταθμοί, στους οποίους το εμπόρευμα πρέπει να τύχει ειδικών φροντίδων (περιποίηση ζώντων ζώων, αναπάγωση κλπ.)·

β) η ένδειξη των εφαρμοστέων τιμολογίων, εφόσον αυτή επαρκεί για τον καθορισμό των σταθμών μεταξύ των οποίων πρέπει να εφαρμοστούν τα τιμολόγια·

γ) η αναγραφή της πληρωμής όλων ή μέρους των τελών μέχρι X (X είναι η ονομαστική ένδειξη του σημείου όπου γίνεται συναρμογή των τιμολογίων των όμορων χωρών).

3. Εκτός των περιπτώσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 3, παρ. 4 και 5 και στο άρθρο 33, παρ. 1, ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να εκτελέσει τη μεταφορά με δρομολόγιο διαφορετικό εκείνου που καθορίζεται από τον αποστολέα, παρά μόνο υπό τη διπλή προϋπόθεση ότι:

α) οι υφιστάμενες τελωνειακές ή άλλων διοικητικών Αρχών διατυπώσεις, όπως και η παροχή στο εμπόρευμα των ειδικών φροντίδων, θα γίνουν οπωσδήποτε στους σταθμούς, που καθορίζονται από τον αποστολέα·

β) τα τέλη και οι προθεσμίες παράδοσης δε θα υπερβαίνουν τα τέλη και τις προθεσμίες, που υπολογίζονται σύμφωνα με το καθορισθέν από τον αποστολέα δρομολόγιο.

Το στοιχείο α' δεν έχει εφαρμογή στις τμηματικές αποστολές αν ένας σιδηρόδρομος, που συμμετέχει στη μεταφορά, δεν μπορεί να τηρήσει το επιλεγέν από τον αποστολέα δρομολόγιο λόγω των δρομολογιακών διατάξεων που απορρέουν από την οργάνωσή του για τις διεθνείς μεταφορές τμηματικών αποστολών.

4. Επιφυλασσομένης της παρ. 3, τα τέλη και οι προθεσμίες παράδοσης υπολογίζονται σύμφωνα με το δρομολόγιο, που καθορίστηκε από τον αποστολέα ή αν δεν έχει γίνει αυτό, σύμφωνα με το δρομολόγιο που επελέγη από το σιδηρόδρομο.

5. Ο αποστολέας μπορεί να καθορίσει στη φορτωτική τα εφαρμοστέα τιμολόγια. Ο σιδηρόδρομος οφείλει να εφαρμόζει τα τιμολόγια αυτά, αν πληρούνται οι όροι εφαρμογής τους.

6. Αν οι ενδείξεις που έχουν αναγραφεί από τον αποστολέα δεν επαρκούν για τον καθορισμό του δρομολογίου ή των εφαρμοστέων τιμολογίων ή αν ορισμένες από τις ενδείξεις αυτές δε συμφωνούν μεταξύ τους, ο σιδηρόδρομος οφείλει να επιλέξει το δρομολόγιο ή τα τιμολόγια που κρίνει σαν πιο ευνοϊκά για τον αποστολέα.

7. Ο σιδηρόδρομος δεν ευθύνεται για ζημιά που προέκυψε από επιλογή που έκανε σύμφωνα με την παρ. 6, εκτός από τις περιπτώσεις δόλου ή βαρειάς αμέλειας.

8. Αν υπάρχει διεθνές τιμολόγιο από το σταθμό αποστολής μέχρι το σταθμό προορισμού και αν, σε περίπτωση έλλειψης επαρκών ενδείξεων από τον αποστολέα, ο σιδηρόδρομος εφάρμοσε το τιμολόγιο αυτό, οφείλει να επιστρέψει στον έχοντα δικαίωμα, ύστερα από αίτησή του, τη διαφορά μεταξύ της τιμής μεταφοράς που εφαρμόστηκε και εκείνης που θα προέκυπτε, επί της ίδιας διαδρομής, από τη συναρμογή άλλων τιμολογίων, εφόσον η διαφορά αυτή υπερβαίνει τις 4 λογιστικές μονάδες ανά φορτωτική.

Το ίδιο γίνεται αν, σε περίπτωση έλλειψης επαρκών ενδείξεων από τον αποστολέα, ο σιδηρόδρομος εφάρμοσε τη συναρμογή των τιμολογίων, παρά την ύπαρξη διεθνούς τιμολογίου πιο ευνοϊκού ως προς τις τιμές, υπό την προϋπόθεση ότι όλοι οι άλλοι όροι ήσαν παρόμοιοι.

'Αρθρο 15.

Πληρωμή των τελών.

1. Τα τέλη μεταφοράς (κόμιστρο, πρόσθετα τέλη, τελωνειακά δικαιώματα και λοιπά τέλη που προκύπτουν κατά το χρονικό διάστημα από την παραλαβή προς μεταφορά μέχρι την παράδοση) καταβάλλονται είτε από τον αποστολέα είτε από τον παραλήπτη, σύμφωνα με τις παρακάτω διατάξεις.

Για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών θεωρούνται σαν κόμιστρα τα δικαιώματα εκείνα, τα οποία, σύμφωνα με το εφαρμοστέο τιμολόγιο, προσθέτονται, κατά τον υπολογισμό των κομίστρων, στις τιμές που προκύπτουν από τις τιμολογιακές στήλες (BAREMES) ή στις ειδικές τιμές.

2. Ο αποστολέας, ο οποίος αναλαμβάνει την πληρωμή του όλου ή μέρους των τελών μεταφοράς, πρέπει να αναγράφει τούτο στη φορτωτική χρησιμοποιώντας μια από τις ακόλουθες ενδείξεις:

α) 1η «ελεύθερο κομίστρων», αν αναλαμβάνει σε βάρος του μόνο κόμιστρο·

2η «ελεύθερο κομίστρων συμπεριλαμβανομένων και...», αν αναλαμβάνει σε βάρος του, πέραν του κομίστρου, και άλλα τέλη· πρέπει όμως να καθορίσει με ακρίβεια τα τέλη αυτά· η συμπληρωματική ανάληψη, που δεν μπορεί να αφορά παρά σε πρόσθετα τέλη ή σε άλλα τέλη που προκύπτουν κατά το χρονικό διάστημα από την παραλαβή προς μεταφορά μέχρι την παράδοση, όπως επίσης και στα ποσά, που εισπράττονται από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές, δεν πρέπει να συνεπάγεται διάσπαση του ολικού ποσού μιας και της αυτής κατηγορίας τελών (π.χ. το ολικό ποσό των τελωνειακών δικαιωμάτων και άλλα ποσά που καταβάλλονται στο Τελωνείο, όπου ο φόρος προστιθέμενης αξίας θεωρείται ως ιδιαίτερη κατηγορία)·

3η «ελεύθερο κομίστρων μέχρι Χ» (το Χ ενδεικνύει ονομαστικά το σημείο συναρμογής των τιμολογίων όμορων χωρών), αν αναλαμβάνει σε βάρος του το κόμιστρο μέχρι το σημείο Χ·

4η «ελεύθερο κομίστρων συμπεριλαμβανομένων και... μέχρι Χ» (το Χ ενδεικνύει ονομαστικά το σημείο συναρμογής των τιμολογίων όμορων χωρών), αν αναλαμβάνει σε βάρος του, πέραν του κομίστρου, και άλλα τέλη μέχρι το σημείο Χ, εξαιρουμένων των τελών που αναφέρονται στην κατά σειρά επόμενη χώρα ή σιδηρόδρομο· οι διατάξεις της 2ης περίπτωσης εφαρμόζονται αναλογικά·

β) «ελεύθερο κάθε τέλους», αν αναλαμβάνει σε βάρος του όλα τα τέλη μεταφοράς (κόμιστρο, πρόσθετα τέλη, τελωνειακά δικαιώματα και λοιπά τέλη)·

γ) «ελεύθερο για ποσό...», αν αναλαμβάνει σε βάρος του ένα καθορισμένο ποσό· πλην αντίθετων διατάξεων στα τιμολόγια, το ποσό αυτό πρέπει να εκφράζεται στο νόμισμα της χώρας αφετηρίας.

Τα πρόσθετα τέλη και τα λοιπά τέλη, τα οποία, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό αποστολής, πρέπει να υπολογίζονται για όλη την υπόψη διαδρομή, όπως επίσης και το τέλος ιδιαίτερης αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 16 παρ. 2, καταβάλλονται πάντα στο σύνολό τους από τον αποστολέα στην περίπτωση πληρωμής των τελών κατά το στοιχ. α', περίπτωση 4η.

3. Τα διεθνή τιμολόγια είναι δυνατό να καθορίζουν, στο θέμα πληρωμής των τελών μεταφοράς, την αποκλειστική χρήση ορισμένων από τις αναφερόμενες στην παρ. 2 ενδείξεις ή τη χρήση άλλων ενδείξεων.

4. Τα τέλη μεταφοράς, που δεν έχει αναλάβει σε βάρος του ο αποστολέας, θεωρούνται ότι βαρύνουν τον παραλήπτη. Πάντως, τα τέλη μεταφοράς βαρύνουν πάντα τον αποστολέα, εφόσον ο παραλήπτης δεν ανέλαβε τη φορτωτική, ούτε άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 4, ούτε τροποποίησε το συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 31.

5. Τα πρόσθετα τέλη, όπως τα τέλη αργίας υλικού, αποθήκευσης, ζύγισης, των οποίων η είσπραξη προκύπτει από αιτία που πρέπει να καταλογιστεί στον παραλήπτη ή από αίτηση που υπέβαλε αυτός, καταβάλλονται πάντα απ' αυτόν.

6. Ο σιδηρόδρομος αποστολής μπορεί να αξιώσει από τον αποστολέα προκαταβολή των τελών, εφόσον πρόκειται για εμπορεύματα, τα οποία, κατά την κρίση του, υπόκεινται σε ταχεία αλλοίωση ή, τα οποία, λόγω της ελάχιστης αξίας τους ή της φύσης τους, δεν του παρέχουν επαρκή εγγύηση για την πληρωμή των τελών.

7. Αν το ποσό των τελών, τα οποία αναλαμβάνει ο αποστολέας σε βάρος του, δεν μπορεί να καθοριστεί με ακρίβεια κατά το χρόνο παράδοσης προς μεταφορά, τα τέλη αυτά ενδεικνύονται σε δελτίο προπληρωμής, το οποίο πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο διακανονισμού του λογαριασμού με τον αποστολέα το αργότερο τριάντα ημέρες μετά τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αξιώσει, υπό μορφή εγγύησης, την κατάθεση, έναντι απόδειξης, ποσού που αντιπροσωπεύει κατά προσέγγιση τα τέλη. Λεπτομερής λογαριασμός τελών, συντασσόμενος σύμφωνα με τις ενδείξεις του δελτίου προπληρωμής, δίδεται στον αποστολέα έναντι επιστροφής της απόδειξης.

8. Ο σταθμός αποστολής οφείλει να ενδείξει, στο πρωτότυπο φύλλο της φορτωτικής και στο αντίγραφο, τα προκαταβληθέντα τέλη, εκτός αν οι ισχύουσες διατάξεις στον υπόψη σταθμό ορίζουν, ότι τα τέλη αυτά πρέπει να καθορίζονται μόνο στο αντίγραφο της φορτωτικής. Στην περίπτωση που προβλέπεται στην παρ. 7, τα τέλη αυτά δεν πρέπει να καθορίζονται ούτε στο πρωτότυπο φύλλο της φορτωτικής ούτε στο αντίγραφο.

Άρθρο 16.

Δήλωση ιδιαίτερης αποζημίωσης.

1. Κάθε αποστολή μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης. Το ποσό της πρέπει να αναγράφεται στη φορτωτική αριθμητικά εκφρασμένο στο νόμισμα της χώρας αφετηρίας ή σε άλλο νόμισμα καθοριζόμενο από τα τιμολόγια ή σε λογιστικές μονάδες.

2. Το τέλος ιδιαίτερης αποζημίωσης υπολογίζεται, για το σύνολο της υπόψη διαδρομής, σύμφωνα με τα τιμολόγια του σιδηροδρόμου αποστολής.

Άρθρο 17.

Αποτίσεις και προκαταβολές.

1. Ο αποστολέας μπορεί να επιβαρύνει το εμπόρευμα με απότιση μέχρι του ποσού της αξίας του κατά την παράδοσή του στο σταθμό αποστολής. Το ποσό της απότισης πρέπει να εκφράζεται στο νόμισμα της χώρας αφετηρίας· στα τιμολόγια είναι δυνατό να προβλέπονται εξαιρέσεις.

2. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να πληρώσει την απότιση μόνο αφού το ποσό της έχει καταβληθεί από τον παραλήπτη. Το ποσό αυτής πρέπει να τεθεί σε διάθεση μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την καταβολή του· μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής τούτο τοκίζεται προς πέντε τοις εκατό ετησίως.

3. Αν το εμπόρευμα παραδόθηκε, όλο ή κατά ένα μέρος, στον παραλήπτη χωρίς προηγουμένως να εισπραχθεί η απότιση, ο σιδηρόδρομος πρέπει να πληρώσει στον αποστολέα το ποσό της ζημίας μέχρι του ποσού της απότισης, υπό επιφύλαξη της αναγωγής κατά του παραλήπτη.

4. Για την αποστολή έναντι απότισης εισπράττεται τέλος, που καθορίζεται από τα τιμολόγια· το τέλος αυτό εισπράττεται έστω και αν η απότιση ακυρωθεί ή μειωθεί με τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 30, παρ. 1.

5. Οι προκαταβολές επιτρέπονται μόνο σε εφαρμογή των διατάξεων, που ισχύουν στο σταθμό αποστολής.

6. Το ποσό της απότισης και το ποσό της προκαταβολής πρέπει να αναγράφονται αριθμητικά στη φορτωτική.

Άρθρο 18.

Ευθύνη για τις εγγραφές στη φορτωτική.

Ο αποστολέας ευθύνεται για την ακρίβεια των ιδίων αυτού εγγραφών στη φορτωτική. Υπόκειται σε όλες τις συνέπειες, που προκύπτουν στην περίπτωση που οι εγγραφές αυτές είναι αντικανονικές, ανακριβείς, ατελείς ή έχουν γίνει σε άλλο χώρο από αυτόν που προβλέπεται για την καθεμία. Αν ο χώρος αυτός δεν επαρκεί, ο αποστολέας πρέπει με παραπομπή στη θέση αυτή να ενδείξει που βρίσκεται η συνέχεια των εγγραφών.

Άρθρο 19.

Κατάσταση, συσκευασία και σήμανση του εμπορεύματος.

1. Εφόσον ο σιδηρόδρομος αποδέχεται προς μεταφορά εμπόρευμα, που παρουσιάζει εμφανή ίχνη βλάβης, μπορεί να απαιτήσει όπως η κατάσταση του εμπορεύματος αυτού μνημονευθεί στη φορτωτική.

2. Εφόσον. από τη φύση του, το εμπόρευμα απαιτεί συσκευασία, ο αποστολέας πρέπει να το συσκευάσει κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προφυλάσσεται τούτο από ολική ή μερική απώλεια ή από βλάβη κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και να μη διακινδυνεύεται η πρόκληση ζημιάς σε πρόσωπα, σε υλικό ή σε άλλα εμπορεύματα.

Η συσκευασία πρέπει, εξ άλλου, να είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό αποστολής.

3. Αν ο αποστολέας δεν έχει συμμορφωθεί με την παρ. 2, ο σιδηρόδρομος μπορεί είτε να αρνηθεί την παραλαβή του εμπορεύματος είτε να απαιτήσει όπως ο αποστολέας αναγνωρίσει πάνω στη φορτωτική την έλλειψη συσκευασίας ή την ελαττωματική κατάσταση της συσκευασίας, προβαίνοντας σε μία ακριβή περιγραφή αυτής.

4. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για όλες τις συνέπειες απουσίας της συσκευασίας ή της ελαττωματικής της κατάστασης και οφείλει κυρίως να επανορθώσει τη ζημιά που έγινε από τον λόγο αυτόν στο σιδηρόδρομο. Σε περίπτωση έλλειψης εγγραφής πάνω στην φορτωτική, η απόδειξη της έλλειψης συσκευασίας ή της ελαττωματικής της κατάστασης βαρύνει το σιδηρόδρομο.

5. Εκτός εξαίρεσης προβλεπόμενης στα τιμολόγια, ο αποστολέας τμηματικής αποστολής οφείλει να ενδεικνύει πάνω σε κάθε δέμα ή πάνω σε εγκεκριμένη από το σιδηρόδρομο ετικέττα, κατά τρόπο σαφή και ανεξίτηλο, που δεν επιτρέπει καμία σύγχυση και σε πλήρη ανταπόκριση με τις ενδείξεις που υπάρχουν πάνω στη φορτωτική:

α) το όνομα και τη διεύθυνση του παραλήπτη,

β) το σταθμό προορισμού.

Οι υπό στοιχ. α' και β' ενδείξεις πρέπει να αναγράφονται πάνω σε κάθε δέμα φορτίου κατά πλήρες φορτηγό, που αποστέλλεται σε συνδυασμένη υπηρεσία σιδηροδρόμου — πλοίου και υπόκειται σε μεταφόρτωση.

Παλιές ενδείξεις ή ετικέττες πρέπει να διαγράφονται ή να αφαιρούνται από τον αποστολέα.

6. Πλην εξαίρεσης προβλεπόμενης στις Συμπληρωματικές Διατάξεις ή στα Τιμολόγια, τα εμπορεύματα, που είναι εύθραυστα ή μπορούν να διασκορπισθούν μέσα στα βαγόνια, όπως επίσης αυτά που μπορούν να ρυπάνουν ή να προξενήσουν βλάβη στα άλλα εμπορεύματα, αποστέλλονται αποκλειστικά σαν πλήρη φορτηγά, εκτός αν τα εμπορεύματα αυτά συσκευαστούν ή συγκεντρωθούν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποκλείεται η θραύση ή η απώλειά τους, όπως επίσης και η ρύπανση ή η βλάβη σε άλλα.

Άρθρο 20.

Παράδοση για μεταφορά και φόρτωση του εμπορεύματος.

1. Η διαδικασία παράδοσης για μεταφορά του εμπορεύματος διέπεται από τις διατάξεις που ισχύουν στο σταθμό αποστολής.

2. Η φόρτωση εναπόκειται είτε στο σιδηρόδρομο, είτε στον αποστολέα, σύμφωνα με τις ισχύουσες στο σταθμό αποστολής διατάξεις, εκτός αν οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες περιλαμβάνουν άλλες διατάξεις ή αν η φορτωτική δεν μνημονεύει μια ειδική συμφωνία μεταξύ αποστολέα και σιδηροδρόμου.

Όταν η φόρτωση εναπόκειται στον αποστολέα, αυτός οφείλει να τηρήσει το όριο φόρτωσης. Αν οι προς διάνυση γραμμές έχουν διαφορετικά όρια φόρτωσης, για την ολική διαδρομή ισχύει το κατώτερο όριο. Οι διατάξεις, που ενδεικνύουν τα όρια φόρτωσης δημοσιεύονται κατά τον ίδιο τύπο όπως και τα τιμολόγια. Ο σιδηρόδρομος γνωστοποιεί στον αποστολέα, κατόπιν αίτησής του, το όριο φόρτωσης.

3. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για όλες τις συνέπειες μιας πλημμελούς εκ μέρους του φόρτωσης και οφείλει, κυρίως, να επανορθώσει τη ζημιά που υπέστη ο σιδηρόδρομος από το λόγο αυτόν. Παρά ταύτα, το άρθρο 15 εφαρμόζεται για την πληρωμή των εξόδων, που προκαλούνται από την αποκατάσταση μιας πλημμελούς φόρτωσης. Η απόδειξη της πλημμελούς φόρτωσης εναπόκειται στο σιδηρόδρομο.

4. Τα εμπορεύματα πρέπει να μεταφέρονται σε βαγόνια κλειστά, ανοικτά, ανοικτά σκεπασμένα με αδιάβροχο κάλυμμα ή σε βαγόνια με ειδική διαρρύθμιση, σύμφωνα με τα διεθνή τιμολόγια, εκτός αν οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες περιέχουν άλλες διατάξεις ως προς τούτο. Αν δεν υπάρχουν διεθνή τιμολόγια ή αν αυτά δεν περιέχουν σχετικές διατάξεις, εφαρμόζονται οι ισχύουσες στο σταθμό αποστολής διατάξεις για όλη τη διαδρομή.

5. Η σφράγιση των βαγονιών ρυθμίζεται από τις διατάξεις, που ισχύουν στο σταθμό αποστολής.

Ο αποστολέας οφείλει να αναγράφει στην φορτωτική τον αριθμό και την ένδειξη των σφραγίδων, που θέτει πάνω στα βαγόνια.

Άρθρο 21.

Επαλήθευση.

1. Ο σιδηρόδρομος νομιμοποιείται σε κάθε στιγμή να επαληθεύσει αν η αποστολή ανταποκρίνεται στις εγγραφές του αποστολέα στην φορτωτική και αν έχουν τηρηθεί οι διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων που γίνονται δεκτά υπό όρους.

2. Αν πρόκειται να γίνει επαλήθευση του περιεχομένου της αποστολής πρέπει να κληθούν να παραστούν ο αποστολέας ή ο παραλήπτης, ανάλογα αν αυτή γίνεται στο σταθμό αποστολής ή στο σταθμό προορισμού. Αν δεν παρουσιαστεί ο ενδιαφερόμενος ή αν η επαλήθευση γίνει καθ' οδόν και σε περίπτωση έλλειψης άλλων διατάξεων στους Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους που γίνεται η επαλήθευση, αυτή πρέπει να γίνεται με την παρουσία δυο μαρτύρων ξένων προς το σιδηρόδρομο. Ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί όμως να προβεί στην επαλήθευση καθ' οδόν παρά μόνο αν η πράξη αυτή επιβάλλεται από τις ανάγκες της εκμετάλλευσης ή από τις τελωνειακές διατάξεις ή από τις διατάξεις άλλων διοικητικών Αρχών.

3. Το αποτέλεσμα της επαλήθευσης των εγγραφών της φορτωτικής πρέπει να μνημονεύεται πάνω σ' αυτή. Αν η επαλήθευση έγινε στο σταθμό αποστολής, το αποτέλεσμα πρέπει ομοίως να μνημονεύεται πάνω στο αντίγραφο της φορτωτικής, εφόσον αυτό βρίσκεται υπό την κατοχή του σιδηροδρόμου.

Αν η αποστολή δεν ανταποκρίνεται στις ενδείξεις της φορτωτικής ή αν δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων που γίνονται δεκτά υπό όρους, τα προκύπτοντα από την επαλήθευση έξοδα βαρύνουν το εμπόρευμα, εκτός αν καταβληθούν αμέσως.

Άρθρο 22.

Βεβαίωση του βάρους και του αριθμού των δεμάτων.

1. Οι διατάξεις, που ισχύουν σε κάθε Κράτος, καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους ο σιδηρόδρομος οφείλει να βεβαιώσει το βάρος του εμπορεύματος ή τον αριθμό των δεμάτων, όπως επίσης και το πραγματικό απόβαρο των βαγονιών.

Ο σιδηρόδρομος οφείλει να αναγράφει στη φορτωτική το αποτέλεσμα των βεβαιώσεων αυτών.

2. Αν η ζύγιση που έγινε από το σιδηρόδρομο μετά τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς δείξει διαφορά, το βάρος που βεβαιώθηκε από το σταθμό αποστολής ή σε έλλειψη τέτοιας βεβαίωσης, το βάρος που δηλώθηκε από τον αποστολέα παραμένει καθοριστικό για την τιμολόγηση:

α) αν η διαφορά οφείλεται φανερά στη φύση του εμπορεύματος ή σε ατμοσφαιρικές επιδράσεις, ή

β) αν η ζύγιση έγινε πάνω σε γεφυροπλάστιγγα και δεν δείχνει διαφορά μεγαλύτερη του δύο επί τοις εκατό του βάρους που βεβαιώθηκε από το σταθμό αποσταλής ή, σε έλλειψη τέτοιας βεβαίωσης, του βάρους που δηλώθηκε από τον αποστολέα.

Άρθρο 23.
Υπερφόρτωση.

1. Όταν η υπερφόρτωση ενός βαγονιού βεβαιωθεί από τον σταθμό αποστολής ή από έναν ενδιάμεσο σταθμό, το επιπλέον

τμήμα του φορτίου μπορεί να εκφορτωθεί από το βαγόνι, έστω και αν δεν πρέπει να εισπραχθεί κανένα πρόστιμο. Αν συντρέχει περίπτωση, ο αποστολέας ή σε περίπτωση τροποποίησης της σύμβασης μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 31, ο παραλήπτης καλείται χωρίς καθυστέρηση να δώσει οδηγίες σχετικά με το επιπλέον τμήμα του φορτίου.

2. Χωρίς να θίγεται η καταβολή των προστίμων που προβλέπονται στο άρθρο 24, το πρόστιμο υπολογίζεται, για τη διανυθείσα διαδρομή, σύμφωνα με το κόμιστρο που εφαρμόστηκε στην κύρια φόρτωση. Σε περίπτωση εκφόρτωσης του επιπλέον φορτίου, τα τέλη για την ενέργεια αυτή εισπράττονται σύμφωνα με τα τιμολόγια του σιδηροδρόμου που την πραγματοποίησε.

Αν ο δικαιούχος δώσει εντολή για την αποστολή του επιπλέον φορτίου, στο σταθμό προορισμού της κύριας φόρτωσης, σε άλλο σταθμό προορισμού ή την επαναποστολή του στο σταθμό αποστολής, ακολουθείται η διαδικασία της ξεχωριστής αποστολής.

Άρθρο 24.

Πρόστιμα.

1. Χωρίς να θίγεται η καταβολή της διαφοράς του κομίστρου και η αποκατάσταση ενδεχόμενης ζημίας, ο σιδηρόδρομος μπορεί να εισπράττει:

α) πρόστιμο ίσο προς 1 λογιστική μονάδα ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους του όλου δέματος:

1ον) στην περίπτωση ανώμαλης, ανακριβούς ή ατελούς ένδειξης των υλικών και αντικειμένων που αποκλείονται της μεταφοράς σύμφωνα με τον RID,

2ον) στην περίπτωση ανώμαλης, ανακριβούς ή ατελούς ένδειξης των υλικών και αντικειμένων, που γίνονται δεκτά σε μεταφορά κατά τους όρους του RID, ή στην περίπτωση της μη τήρησης των όρων αυτών·

β) πρόστιμο ίσο προς 5 λογιστικές μονάδες ανά 100 χιλιόγραμμα του επιπλέον του ορίου φόρτωσης βάρους, εφόσον το βαγόνι έχει φορτωθεί από τον αποστολέα·

γ) πρόστιμο ίσο προς το διπλάσιο της διαφοράς:

1ον) μεταξύ του κομίστρου που θα έπρεπε να εισπραχθεί από το σταθμό αποστολής μέχρι το σταθμό προορισμού και εκείνου που υπολογίστηκε, σε περίπτωση ανώμαλης, ανακριβούς ή ατελούς ένδειξης του εμπορεύματος μη προβλεπόμενης στην υποπαρ. α' ή γενικά στην περίπτωση ένδειξης που θα μπορούσε να οδηγήσει στην εφαρμογή για την αποστολή ενός πιο ευνοϊκού τιμολογίου από αυτό που πραγματικά εφαρμόστηκε,

2ον) μεταξύ του κομίστρου του δηλωθέντος βάρους και εκείνου του βεβαιωθέντος βάρους, σε περίπτωση ένδειξης βάρους διαφορετικού από το πραγματικό.

Εφόσον η αποστολή αποτελείται από εμπορεύματα που έχουν τιμολογηθεί με διαφορετικά κόμιστρα και το βάρος του καθενός απ' αυτά μπορεί να βεβαιωθεί χωρίς δυσκολία, το πρόστιμο υπολογίζεται σύμφωνα με το κόμιστρο που εφαρμόστηκε σε κάθε εμπόρευμα, αν αυτός ο τρόπος υπολογισμού δίνει πιο μειωμένο πρόστιμο.

2. Αν, για το ίδιο βαγόνι, υπάρχει ένδειξη βάρους κατώτερου από το πραγματικό και υπερφόρτωση, τα σχετικά με τις δύο αυτές παραβάσεις πρόστιμα εισπράττονται αθροιστικά.

3. Τα πρόστιμα βαρύνουν το εμπόρευμα ανεξάρτητα από τον τόπο, όπου βεβαιώθηκαν τα γεγονότα που νομιμοποιούν την είσπραξή τους.

4. Το ποσό των προστίμων και η αιτιολογία της είσπραξής τους πρέπει να μνημονεύονται στη φορτωτική.

5. Δεν εισπράττεται πρόστιμο στις περιπτώσεις:

α) ανακριβούς ένδειξης του βάρους, όταν η ζύγιση είναι υποχρεωτική για το σιδηρόδρομο σύμφωνα με τις διατάξεις, που ισχύουν στο σταθμό αποστολής·

β) ανακριβούς ένδειξης του βάρους ή σε περίπτωση υπερφόρτωσης, αν ο αποστολέας ζήτησε στη φορτωτική όπως η ζύγιση γίνει από το σιδηρόδρομο·

γ) υπερφόρτωσης, που προκλήθηκε κατά το στάδιο της μεταφοράς από ατμοσφαιρικές επιδράσεις, αν αποδειχθεί ότι το φορτίο του βαγονιού δεν υπερέβαινε το όριο φόρτωσης κατά την παράδοση για μεταφορά·

δ) αύξησης του βάρους που προέκυψε καθ' οδόν, χωρίς όμως να υπάρξει υπερφόρτωση, αν αποδειχθεί ότι η αύξηση αυτή οφείλεται σε ατμοσφαιρικές επιδράσεις·

ε) ανακριβούς ένδειξης του βάρους χωρίς όμως να υπάρξει υπερφόρτωση, εφόσον η διαφορά μεταξύ του αναγραφέντος στη φορτωτική βάρους και του βεβαιωθέντος δεν υπερβαίνει το τρία επί τοις εκατό του δηλωθέντος βάρους·

στ) υπερφόρτωση βαγονιού, εφόσον ο σιδηρόδρομος δεν δημοσίευσε ούτε γνωστοποίησε στον αποστολέα το όριο βάρους κατά τρόπο, που να του επιτρέψει την τήρησή του.

Άρθρο 25.

Έγγραφα για τις διοικητικές διατυπώσεις.

Σφράγιση από το τελωνείο.

1. Ο αποστολέας υποχρεούται να επισυνάψει στη φορτωτική τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για την εκπλήρωση, πριν από την παράδοση του εμπορεύματος, των διατυπώσεων, οι οποίες επιβάλλονται από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να αφορούν αποκλειστικά τα εμπορεύματα, που αποτελούν αντικείμενο μιας και της αυτής φορτωτικής, εκτός αν οι διατάξεις των Τελωνείων ή των άλλων διοικητικών Αρχών ή τα τιμολόγια ορίζουν διαφορετικά.

Παρά ταύτα, εφόσον τα έγγραφα αυτά δεν έχουν επισυναφθεί στην φορτωτική ή αν αυτά πρέπει να προσκομιστούν από τον παραλήπτη, ο αποστολέας πρέπει να αναγράψει επί της φορτωτικής το σταθμό, το Τελωνειακό Γραφείο ή οποιαδήποτε άλλη Αρχή, όπου τα σχετικά έγγραφα θα τεθούν στη διάθεση του σιδηροδρόμου και όπου πρέπει να εκπληρωθούν οι διατυπώσεις. Αν ο αποστολέας παρίσταται ο ίδιος στις διατυπώσεις που επιβάλλονται από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές ή αν εκπροσωπείται από εντολοδόχο, αρκεί όπως τα έγγραφα αυτά προσαχθούν κατά τις εν λόγω διατυπώσεις.

2. Ο σιδηρόδρομος δεν είναι υποχρεωμένος να εξετάσει αν τα προσαχθέντα έγγραφα είναι επαρκή και ακριβή.

3. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος απέναντι στο σιδηρόδρομο για κάθε ζημιά, που προκύπτει λόγω έλλειψης, ανεπάρκειας, ή ανωμαλίας των εγγράφων αυτών, εκτός αν συντρέχει πταίσμα του ίδιου του σιδηροδρόμου.

Ο σιδηρόδρομος είναι υπεύθυνος, σε περίπτωση δικού του πταίσματος, για τις συνέπειες από την απώλεια, τη μη χρησιμοποίηση ή την ανώμαλη χρησιμοποίηση των μνημονευόμενων στην φορτωτική εγγράφων, που τη συνοδεύουν ή που έχουν κατατεθεί σ' αυτόν οπωσδήποτε, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει εκείνη που προβλέπεται στην περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

4. Ο αποστολέας υποχρεούται να συμμορφώνεται προς τις διατάξεις των Τελωνείων ή των άλλων διοικητικών Αρχών στο θέμα της συσκευασίας και της κάλυψης με αδιάβροχο των εμπορευμάτων. Αν ο αποστολέας δεν συσκεύασε ή δεν κάλυψε τα εμπορεύματα σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, ο σιδηρόδρομος μπορεί να λάβει τα μέτρα αυτά· τα αντίστοιχα έξοδα βαρύνουν το εμπόρευμα.

5. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αρνηθεί την παραλαβή αποστολών, των οποίων οι σφραγίδες που τέθηκαν από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές έχουν υποστεί βλάβη ή είναι πλημμελείς.

Άρθρο 26.

Εκπλήρωση των διοικητικών διατυπώσεων.

1. Καθ' οδόν, οι διατυπώσεις που επιβάλλονται από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές εκπληρώνονται από το σιδηρόδρομο. Παρά ταύτα, ο σιδηρόδρομος μπορεί να αναθέσει τις διατυπώσεις αυτές σ' έναν εντολοδόχο.

2. Κατά την εκπλήρωση των διατυπώσεων αυτών, ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για δικό του πταίσμα ή για πταίσμα του εντολοδόχου του· παρά ταύτα, η ενδεχόμενη αποζημίωση

δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει εκείνη που προβλέπεται στην περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

3. Ο αποστολέας, με δήλωση που γίνεται πάνω στη φορτωτική, ή ο παραλήπτης, ο οποίος δίνει εντολή σύμφωνα με το άρθρο 31, μπορεί να ζητήσει όπως:

α) παραστεί ο ίδιος στις διατυπώσεις αυτές ή εκπροσωπηθεί σ' αυτές από εντολοδόχο, για να δώσει κάθε πληροφορία ή να διατυπώσει κάθε χρήσιμη παρατήρηση·

β) εκπληρώσει ο ίδιος τις διατυπώσεις αυτές ή να ορίσει έναν εντολοδόχο για την εκπλήρωσή τους, κατά το μέτρο που οι Νόμοι και οι Κανονισμοί του Κράτους, όπου πρέπει να εκτελεστούν, το επιτρέπουν·

γ) καταβάλει τα τελωνειακά δικαιώματα και τα άλλα τέλη, εφόσον αυτός ο ίδιος ή ο εντολοδόχος του παρίσταται στις διατυπώσεις ή τις εκπληρώνει, κατά το μέτρο που οι Νόμοι και οι Κανονισμοί του Κράτους, όπου εκτελούνται αυτές, επιτρέπουν την πληρωμή αυτή.

Ούτε ο αποστολέας, ούτε ο παραλήπτης που έχει το δικαίωμα της διάθεσης, ούτε ο εντολοδόχος μπορούν να πάρουν στην κατοχή τους το εμπόρευμα.

4. Αν ο αποστολέας έχει ορίσει, για την εκπλήρωση των διατυπώσεων, σταθμό, όπου οι ισχύουσες διατάξεις δεν επιτρέπουν την εκπλήρωση αυτών, ή ακόμα και αν έχει ορίσει, για τις διατυπώσεις αυτές, οποιοδήποτε διαδικαστικό τρόπο, ο οποίος δεν μπορεί να εκτελεστεί, ο σιδηρόδρομος ενεργεί κατά τον τρόπο που κρίνει πιο επωφελή για τα συμφέροντα του δικαιούχου και γνωστοποιεί στον αποστολέα τα ληφθέντα μέτρα.

Αν ο αποστολέας έχει αναγράψει στη φορτωτική δήλωση προπληρωμής που καλύπτει τα τελωνειακά δικαιώματα, ο σιδηρόδρομος μπορεί να εκπληρώσει τις τελωνειακές διατυπώσεις κατ' εκλογήν του, είτε καθ' οδόν είτε στο σταθμό προορισμού.

5. Με επιφύλαξη της εξαίρεσης που προβλέπεται στην παρ. 4, δεύτερο εδάφιο, ο παραλήπτης μπορεί να εκπληρώσει τις τελωνειακές διατυπώσεις στο σταθμό προορισμού που διαθέτει τελωνειακό γραφείο, αν ο εκτελωνισμός κατά την άφιξη έχει ζητηθεί στη φορτωτική ή αν, σε περίπτωση έλλειψης τέτοιου αιτήματος, το εμπόρευμα φθάσει υπό τελωνειακό καθεστώς. Ο παραλήπτης μπορεί επίσης να εκπληρώσει τις διατυπώσεις αυτές στο σταθμό προορισμού που δεν διαθέτει τελωνειακό γραφείο, αν οι Νόμοι και Κανονισμοί το επιτρέπουν ή αν υπάρχει προηγούμενη εξουσιοδότηση από το σιδηρόδρομο και το Τελωνείο. Η άσκηση ενός απ' αυτά τα δικαιώματα προϋποθέτει την προηγούμενη πληρωμή των τελών που βαρύνουν το εμπόρευμα.

Οπωσδήποτε, ο σιδηρόδρομος μπορεί να ενεργήσει σύμφωνα με την παρ. 4, αν ο παραλήπτης δεν έχει εξοφλήσει τη φορτωτική μέσα στην προθεσμία που προβλέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό προορισμού.

Άρθρο 27.

Προθεσμίες παράδοσης.

1. Οι προθεσμίες παράδοσης καθορίζονται από τα σύμφωνα, που έχουν συναφθεί μεταξύ των σιδηροδρόμων που συμμετέχουν στη μεταφορά, ή από τα διεθνή τιμολόγια, που εφαρμόζονται από το σταθμό αποστολής μέχρι το σταθμό προορισμού. Για ορισμένες ειδικές κατηγορίες μεταφορών και σε ορισμένες διαδρομές, οι προθεσμίες αυτές μπορούν επίσης να καθοριστούν με βάση σχέδια μεταφορών που εφαρμόζονται μεταξύ των ενδιαφερομένων σιδηροδρόμων· στην περίπτωση αυτή, πρέπει να περιλαμβάνονται σε διεθνή τιμολόγια ή σε ειδικές συμφωνίες, που προβλέπουν ενδεχομένως αποκλίσεις από τις παραπάνω παρ. 3 μέχρι 9. Όλες αυτές οι προθεσμίες δεν μπορούν να είναι ανώτερες από εκείνες που προκύπτουν από τις παρακάτω παραγράφους.

2. Σε περίπτωση έλλειψης ένδειξης προθεσμιών παράδοσης που προβλέπεται στην παρ. 1, και υπό την επιφύλαξη των παρακάτω παραγράφων, οι προθεσμίες παράδοσης είναι οι ακόλουθες:

α) για τα πλήρη βαγόνια:

1ον με μεγάλη ταχύτητα:

προθεσμία αποστολής, 12 ώρες

προθεσμία μεταφοράς, ανά αδιαίρετο κλάσμα 400 χλμ., 24ώρες·

2ον με μικρή ταχύτητα:

προθεσμία αποστολής, 24 ώρες·

προθεσμία μεταφοράς, ανά αδιαίρετο κλάσμα 300 χλμ., 24ώρες·

β) για τις τμηματικές μεταφορές:

1ον με μεγάλη ταχύτητα:

προθεσμία αποστολής, 12 ώρες·

προθεσμία μεταφοράς ανά αδιαίρετο κλάσμα 300 χλμ., 24ώρες·

2ον με μικρή ταχύτητα:

προθεσμία αποστολής, 24 ώρες·

προθεσμία μεταφοράς, ανά αδιαίρετο κλάσμα 200 χλμ., 24 ώρες.

Όλες οι αποστάσεις αντιστοιχούν σε τιμολογιακά χιλιόμετρα.

3. Η προθεσμία μεταφοράς υπολογίζεται επί της συνολικής διαδρομής μεταξύ σταθμού αποστολής και σταθμού προορισμού. Η προθεσμία αποστολής υπολογίζεται μία μόνο φορά, ανεξάρτητα από τον αριθμό των συμμετεχόντων δικτύων.

4. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να καθορίζει συμπληρωματικές προθεσμίες ορισμένης διάρκειας, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για αποστολές που παραδίδονται προς μεταφορά ή παραλαμβάνονται εκτός της περιοχής των σταθμών.

β) για αποστολές που διενεργούνται:

1ον μέσω γραμμής ή δικτύου, που δεν είναι εξοπλισμένο για την ταχεία προώθηση των αποστολών.

2ον μέσω σύνδεσης, που ενώνει δύο γραμμές του ιδίου δικτύου ή διαφορετικών δικτύων.

3ον μέσω δευτερευούσας γραμμής.

4ον μέσω γραμμών, των οποίων το πλάτος των σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό,

5ον μέσω θάλασσας ή εσωτερικών πλωτών γραμμών.

6ον μέσω οδού, αν δεν υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση·

γ) για αποστολές, που τιμολογούνται με ειδικά ή εξαιρετικά εσωτερικά τιμολόγια με έκπτωση.

δ) για εξαιρετικές περιστάσεις, που συνεπάγονται είτε ασυνήθιστη αύξηση της εμπορικής κίνησης είτε ασυνήθιστες δυσχέρειες εκμετάλλευσης.

5. Οι συμπληρωματικές προθεσμίες, που προβλέπονται στην παρ. 4, στοιχ. α' μέχρι γ', πρέπει να εμφαίνονται στα τιμολόγια ή στις διατάξεις, που έχουν δημοσιευθεί με τον δέοντα τύπο σε κάθε Κράτος.

Οι προθεσμίες, που προβλέπονται στην παρ. 4, στοιχ. δ', πρέπει να δημοσιεύονται και δεν μπορούν να τεθούν σε ισχύ πριν από τη δημοσίευσή τους.

6. Η προθεσμία παράδοσης αρχίζει να τρέχει από τα μεσάνυκτα μετά την παραλαβή του εμπορεύματος προς μεταφορά. Παρά ταύτα, για αποστολές μεγάλης ταχύτητας, η προθεσμία αρχίζει να τρέχει είκοσι τέσσερις ώρες αργότερα, εφόσον η επόμενη της παράδοσης προς μεταφορά ημέρα είναι Κυριακή ή ημέρα τοπικής εορτής και εφόσον ο σταθμός αποστολής δεν είναι ανοικτός, για τις αποστολές μεγάλης ταχύτητας, κατά τις Κυριακές ή τις εορτές αυτές.

7. Πλην της περίπτωσης πταίσματος του σιδηροδρόμου, η προθεσμία παράδοσης παρατείνεται κατά το χρονικό διάστημα που είναι αναγκαίο για:

α) τον έλεγχο σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 22 παρ. 1, ο οποίος διαπιστώνει διαφορές σε σχέση με τις ενδείξεις που αναγράφονται στη φορτωτική·

β) τη διενέργεια των διατυπώσεων, που ορίζονται από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές·

γ) την τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς σύμφωνα με τα άρθρα 30 ή 31.

δ) την παροχή ειδικών φροντίδων στο εμπόρευμα,

ε) τη μεταφόρτωση ή τη διόρθωση της πλημμελούς φόρτωσης που έγινε από τον αποστολέα·

στ) κάθε διακοπή της υπηρεσίας μεταφορών, που εμποδίζει πρόσκαιρα την έναρξη ή τη συνέχιση της μεταφοράς.

Η αιτία και η διάρκεια των παρατάσεων αυτών πρέπει να μνημονεύονται στη φορτωτική. Αν συντρέχει περίπτωση, μπορούν να αποδειχθούν και με άλλους τρόπους.

8. Η προθεσμία παράδοσης διακόπτεται για:

α) τη μικρή ταχύτητα, τις Κυριακές και τις ημέρες τοπικών εορτών,

β) τη μεγάλη ταχύτητα, τις Κυριακές και ορισμένες ημέρες τοπικών εορτών, εφόσον, σ' ένα Κράτος, οι ισχύουσες διατάξεις προβλέπουν γι' αυτές διακοπή της προθεσμίας παράδοσης στις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές,

γ) τη μεγάλη και τη μικρή ταχύτητα, τα Σάββατα, εφόσον, σ' ένα Κράτος, οι ισχύουσες διατάξεις προβλέπουν γι' αυτές διακοπή της προθεσμίας παράδοσης στις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

9. Εφόσον προθεσμία παράδοσης περατώνεται μετά την ώρα λήξης της υπηρεσίας του σταθμού προορισμού, η λήξη της προθεσμίας αυτής μετατίθεται κατά δύο ώρες μετά την ώρα της επόμενης έναρξης της υπηρεσίας του σταθμού.

Εξ άλλου, για τις αποστολές μεγάλης ταχύτητας, εφόσον η προθεσμία παράδοσης λήγει την Κυριακή ή την ημέρα εορτής όπως καθορίζεται στην παρ. 8β, η λήξη της προθεσμίας αυτής μετατίθεται στην αντίστοιχη ώρα της πρώτης επόμενης εργάσιμης ημέρας.

10. Η προθεσμία παράδοσης θεωρείται ότι τηρήθηκε αν, πριν από τη λήξη της:

α) ανακοινώθηκε η άφιξη του εμπορεύματος και τούτο τέθηκε στη διάθεση του παραλήπτη, εφόσον πρόκειται για αποστολές παραδοτέες στο σταθμό και που αποτελούν αντικείμενο αναγγελίας της άφιξης,

β) το εμπόρευμα τέθηκε στη διάθεση του παραλήπτη, εφόσον πρόκειται για αποστολές παραδοτέες στο σταθμό και που δεν αποτελούν αντικείμενο αναγγελίας της άφιξης,

γ) το εμπόρευμα βρίσκεται στη διάθεση του παραλήπτη, εφόσον πρόκειται για αποστολές παραδοτέες εκτός περιοχής σταθμού.

Άρθρο 28.

Παράδοση.

1. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να δώσει τη φορτωτική και να παραδώσει το εμπόρευμα στον παραλήπτη, στο σταθμό προορισμού, έναντι εξοφλητικής απόδειξης και καταβολής των απαιτήσεων του σιδηροδρόμου που βαρύνουν τον παραλήπτη.

Η ανάληψη της φορτωτικής υποχρεώνει τον παραλήπτη να καταβάλει στο σιδηρόδρομο το ποσό των απαιτήσεων που τον βαρύνουν.

2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον παραλήπτη, εφόσον διενεργούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό προορισμού:

α) η παράδοση του εμπορεύματος στις τελωνειακές ή φορολογικές Αρχές στις εγκαταστάσεις τους ή στις αποθήκες τους, εφόσον αυτές δε βρίσκονται υπό την επίβλεψη του σιδηροδρόμου.

β) η αποθήκευση του εμπορεύματος από το σιδηρόδρομο ή η παρακατάθεσή του σε παραγγελιοδόχο μεταφοράς ή η εισαγωγή του σε δημόσια αποθήκη.

3. Οι ισχύουσες διατάξεις στο σταθμό προορισμού ή οι συμφωνίες με τον παραλήπτη καθορίζουν αν ο σιδηρόδρομος έχει το δικαίωμα ή την υποχρέωση να του παραδώσει το εμπόρευμα αλλού από το σταθμό προορισμού, είτε σε ιδιωτική παρακαμπτήρια γραμμή είτε στην κατοικία του είτε σε αποθήκη του σιδηροδρόμου.

Αν ο σιδηρόδρομος παραδίδει απευθείας ή μέσω τρίτου το εμπόρευμα σε ιδιωτική παρακαμπτήρια γραμμή, στην κατοικία ή σε αποθήκη, η παράδοση τεκμαίρεται ότι έγινε κατά τη στιγμή της παράδοσης αυτής. Εκτός αντίθετης συμφωνίας μεταξύ σιδηροδρόμου και του χρησιμοποιούντος την ιδιωτική παρακαμπτήρια γραμμή, οι ενέργειες που γίνονται από το σιδηρόδρομο, για λογαριασμό και υπό την καθοδήγηση του χρησιμοποιούντος την παρακαμπτήρια δεν καλύπτονται από τη σύμβαση μεταφοράς.

4. Μετά την άφιξη του εμπορεύματος στο σταθμό προορισμού, ο παραλήπτης μπορεί να ζητήσει από το σιδηρόδρομο να του δώσει τη φορτωτική και να του παραδώσει το εμπόρευμα.

Αν διαπιστωθεί απώλεια του εμπορεύματος ή αν το εμπόρευμα δεν αφίχθηκε κατά τη λήξη της προβλεπόμενης στο άρθρο 39 παρ. 1 προθεσμίας, ο παραλήπτης μπορεί να ασκήσει για το άτομό του, έναντι του σιδηροδρόμου, τα δικαιώματα που απορρέουν γι' αυτόν από τη σύμβαση μεταφοράς.

5. Ο δικαιούχος μπορεί να αρνηθεί την παραλαβή του εμπορεύματος, ακόμα και μετά τη λήψη της φορτωτικής και την καταβολή των τελών, εφόσον δε γίνονται οι επαληθεύσεις που ζήτησε για τη διαπίστωση μιας πιθανολογούμενης ζημιάς.

6. Κατά τα λοιπά, η παράδοση του εμπορεύματος γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες στο σταθμό προορισμού διατάξεις.

Άρθρο 29.

Διόρθωση εισπραχθέντων ποσών.

1. Σε περίπτωση αντικανονικής εφαρμογής ενός τιμολογίου ή λάθους κατά τους υπολογισμούς ή την είσπραξη των τελών, το πάνω από το κανονικό ποσό επιστρέφεται από το σιδηρόδρομο, ενώ το κάτω από το κανονικό καταβάλλεται σ' αυτόν, αν η διαφορά υπερβαίνει τις 4 λογιστικές μονάδες ανά φορτωτική. Η επιστροφή γίνεται αυτεπάγγελτα.

2. Η καταβολή στο σιδηρόδρομο του κάτω από το κανονικό ποσού εναπόκειται στον αποστολέα, αν δεν έχει αναληφθεί η φορτωτική.

Όταν η φορτωτική αναλήφθηκε από τον παραλήπτη ή η σύμβαση μεταφοράς τροποποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 31, ο αποστολέας δεν υποχρεούται στην καταβολή του κάτω από το κανονικό ποσού παρά κατά το μέτρο που βαρύνεται αυτός από τα τέλη με βάση τη μνεία της προπληρωμής που έγινε στη φορτωτική. Η συμπλήρωση του κάτω από το κανονικό ποσού βαρύνει τον παραλήπτη.

3. Τα ποσά που οφείλονται με βάση το παρόν άρθρο τοκίζονται με πέντε επί τοις εκατό ετησίως από την ημέρα λήψης της κλήσης προς πληρωμή ή την ημέρα της προβλεπόμενης στο άρθρο 53 διοικητικής αίτησης ή, αν δεν υπάρχει ούτε κλήση προς πληρωμή ούτε διοικητική αίτηση, από την ημέρα της έγερσης της αγωγής.

Αν ο δικαιούχος δεν παραδώσει στο σιδηρόδρομο, μέσα σε εύλογη προθεσμία που του έχει τεθεί, τα απαιτούμενα νομιμοποιητικά έγγραφα για την οριστική εκκαθάριση της διοικητικής αίτησης, οι τόκοι παύουν να τρέχουν μεταξύ του χρονικού διαστήματος από τη λήξη της καθορισθείσας προθεσμίας και της πραγματικής προσαγωγής των εγγράφων.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 30.

Τροποποίηση από τον αποστολέα.

1. Ο αποστολέας μπορεί, με μεταγενέστερες εντολές, να τροποποιήσει τη σύμβαση μεταφοράς, καθορίζοντας:

α) την απόδοση του εμπορεύματος στο σταθμό αποστολής,

β) την αναστολή προώθησης του εμπορεύματος καθ' οδόν,

γ) την αναβολή της παράδοσης του εμπορεύματος,

δ) την παράδοση του εμπορεύματος σε πρόσωπο άλλο από τον παραλήπτη που ενδεικνύεται στη φορτωτική,

ε) την παράδοση του εμπορεύματος σε σταθμό άλλο από το σταθμό προορισμού που ενδεικνύεται στη φορτωτική,

στ) την επιστροφή του εμπορεύματος στο σταθμό αποστολής.

ζ) την επιβάρυνση με απότιση,

η) την αύξηση, τη μείωση ή την ακύρωση μιας απότισης,

ϑ) την ανάληψη απ' αυτόν των τελών αποστολής που δεν καλύπτονται από δήλωση προπληρωμής ή τη συμπληρωματική ανάληψη τελών σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 2.

Τα τιμολόγια του σιδηροδρόμου αποστολής μπορούν να προβλέπουν, ότι οι αναφερόμενες στα στοιχ. ζ' μέχρι ϑ' εντολές δε γίνονται δεκτές.

Οι συμπληρωματικές διατάξεις ή τα διεθνή τιμολόγια, που ισχύουν μεταξύ των συμμετεχόντων στη μεταφορά σιδηροδρόμων, μπορούν να κάνουν δεκτές εντολές που δε μνημονεύονται παραπάνω.

Σε καμία περίπτωση οι εντολές δεν πρέπει να έχουν σαν αποτέλεσμα την κατάτμηση της αποστολής.

2. Οι εντολές αυτές πρέπει να δίδονται στο σταθμό αποστολής με γραπτή δήλωση, σύμφωνα με το υπόδειγμα που καθορίζεται και δημοσιεύεται από το σιδηρόδρομο.

Η δήλωση αυτή πρέπει να αναγραφεί και να υπογραφεί από τον αποστολέα στο αντίγραφο της φορτωτικής, το οποίο πρέπει να προσκομίζεται ταυτόχρονα στο σιδηρόδρομο. Ο σταθμός αποστολής βεβαιώνει τη λήψη της εντολής θέτοντας την ημερολογιακή σφραγίδα του πάνω στο αντίγραφο, κάτω από τη δήλωση του αποστολέα, στον οποίο επιστρέφεται μετά τούτο το αντίγραφο αυτό.

Όταν ο αποστολέας ζητεί την αύξηση, τη μείωση ή την ακύρωση μιας απότισης, πρέπει να προσκομίζει τον τίτλο που του εκδόθηκε.

Σε περίπτωση αύξησης ή μείωσης της απότισης, ο τίτλος αυτός επιστρέφεται στον αποστολέα μετά τη διόρθωση· δεν επιστρέφεται σε περίπτωση ακύρωσης.

Κάθε εντολή, που δίδεται με μορφή άλλη, από τις αναφερόμενες παραπάνω, είναι άκυρη.

3. Αν ο σιδηρόδρομος δώσει συνέχεια στις εντολές του αποστολέα χωρίς να απαιτήσει την προσκόμιση του αντίγραφου φορτωτικής, ευθύνεται ο σιδηρόδρομος απέναντι στον παραλήπτη για τη ζημιά που θα προκληθεί απ' αυτόν το λόγο, όταν ο αποστολέας έχει παραδώσει στον παραλήπτη το αντίγραφο φορτωτικής. Όμως η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει εκείνη που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

4. Το δικαίωμα του αποστολέα, ακόμα και αν κατέχει το αντίγραφο της φορτωτικής, για την τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς παύει να υπάρχει στις περιπτώσεις που ο παραλήπτης:

α) ανέλαβε τη φορτωτική,

β) παρέλαβε το εμπόρευμα,

γ) άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 4,

δ) έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το άρθρο 31 να δίδει εντολές από τη στιγμή που η αποστολή εισήλθε στον τελωνειακό χώρο της χώρας προορισμού.

Από τη στιγμή αυτή, ο σιδηρόδρομος οφείλει να συμμορφώνεται με τις εντολές και οδηγίες του παραλήπτη.

Άρθρο 31.

Τροποποίηση από τον παραλήπτη.

1. Όταν ο αποστολέας δεν έχει αναλάβει σε βάρος του τα τέλη που αφορούν τη μεταφορά μέσα στη χώρα προορισμού, ούτε έχει αναγράψει στη φορτωτική την ένδειξη «Ο παραλήπτης δεν είναι εξουσιοδοτημένος να δώσει μεταγενέστερες εντολές», ο παραλήπτης μπορεί, με μεταγενέστερες εντολές, να τροποποιήσει τη σύμβαση μεταφοράς, καθορίζοντας:

α) την αναστολή προώθησης του εμπορεύματος καθ' οδόν,

β) την αναβολή της παράδοσης του εμπορεύματος,

γ) την παράδοση του εμπορεύματος, στη χώρα προορισμού, σε πρόσωπο άλλο από τον παραλήπτη που ενδεικνύεται στη φορτωτική,

δ) την παράδοση του εμπορεύματος, στη χώρα προορισμού, σε σταθμό άλλο από το σταθμό προορισμού που ενδεικνύεται στη φορτωτική, εκτός αν τα διεθνή τιμολόγια περιλαμβάνουν αντίθετες διατάξεις,

ε) την εκπλήρωση των διατυπώσεων που ορίζονται από τα Τελωνεία ή τις άλλες διοικητικές Αρχές σύμφωνα με το άρθρο 26, παρ. 3.

Οι Συμπληρωματικές Διατάξεις ή τα διεθνή τιμολόγια, που ισχύουν μεταξύ των συμμετεχόντων στη μεταφορά σιδηροδρόμων μπορούν να κάνουν δεκτές εντολές που δε μνημονεύονται παραπάνω.

Σε καμιά περίπτωση οι εντολές δεν πρέπει να έχουν σαν αποτέλεσμα την κατάτμηση της αποστολής.

Οι εντολές του παραλήπτη δεν είναι εκτελέσιμες παρά μετά την είσοδο της αποστολής μέσα στον τελωνειακό χώρο της χώρας προορισμού.

2. Οι εντολές αυτές πρέπει να δίδονται στο σταθμό προορισμού ή στο σταθμό εισόδου στη χώρα προορισμού, με γραπτή δήλωση σύμφωνα με το υπόδειγμα που καθορίζεται και δημοσιεύεται από το σιδηρόδρομο.

Κάθε εντολή, που δίδεται με μορφή άλλη, από τις αναφερόμενες παραπάνω, είναι άκυρη.

3. Το δικαίωμα του παραλήπτη για την τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς παύει να υπάρχει στις περιπτώσεις που ο παραλήπτης:

α) ανέλαβε τη φορτωτική,

β) παρέλαβε το εμπόρευμα,

γ) άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με το άρθρο 28, παρ. 4,

δ) έχει ορίσει σύμφωνα με την παρ. 1 γ' ένα πρόσωπο, το οποίο ανέλαβε τη φορτωτική ή άσκησε τα δικαιώματά του σύμφωνα με το άρθρο 28, παρ. 4.

4. Αν ο παραλήπτης έχει ορίσει, ότι το εμπόρευμα θα παραδοθεί σε άλλο πρόσωπο, το πρόσωπο αυτό δεν είναι εξουσιοδοτημένο για την τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς.

Άρθρο 32.

Εκτέλεση των μεταγενέστερων εντολών.

1. Ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να αρνηθεί την εκτέλεση των εντολών που δίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 31, ούτε να καθυστερήσει την εκτέλεσή τους, εκτός αν:

α) η εκτέλεσή τους δεν είναι πλέον δυνατή κατά τη στιγμή που οι εντολές περιέρχονται στο σταθμό, ο οποίος πρέπει να τις εκτελέσει,

β) με την εκτέλεσή τους θα μπορούσε να διαταραχθεί η τακτική υπηρεσία μεταφορών,

γ) η εκτέλεσή τους αντιβαίνει, εφόσον πρόκειται για αλλαγή του σταθμού προορισμού, στους Νόμους και Κανονισμούς ενός Κράτους και κυρίως τις διατάξεις των Τελωνείων ή των άλλων διοικητικών Αρχών,

δ) η αξία του εμπορεύματος, εφόσον πρόκειται για αλλαγή του σταθμού προορισμού, δεν καλύπτει, κατά την εκτίμηση του σιδηροδρόμου, όλα τα τέλη, με τα οποία θα επιβαρυνθεί το εμπόρευμα μέχρι το νέο σταθμό προορισμού, εκτός αν τα τέλη αυτά πληρώνονται αμέσως ή διασφαλίζεται η πληρωμή τους.

Εκείνος, ο οποίος έδωσε τις εντολές πρέπει να ενημερώνεται το συντομότερο δυνατό σχετικά με τα εμπόδια για την εκτέλεσή τους.

Αν ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να προβλέψει τα εμπόδια αυτά, αυτός που έδωσε τις εντολές επέχει όλες τις συνέπειες που προκύπτουν από την έναρξη της εκτέλεσής τους.

2. Τα τέλη που προκύπτουν από την εκτέλεση μιας εντολής, εκτός απ' αυτά που προκύπτουν από πταίσμα του σιδηροδρόμου, πρέπει να πληρώνονται σύμφωνα με το άρθρο 15.

3. Υπό την επιφύλαξη της παρ. 1. ο σιδηρόδρομος ευθύνεται σε περίπτωση δικού του πταίσματος, για τις συνέπειες της μη εκτέλεσης μιας εντολής ή της κακής εκτέλεσής της. Όμως, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν μπορεί ποτέ να υπερβεί εκείνη που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας τους εμπορεύματος.

Άρθρο 33.

Εμπόδιο στη μεταφορά.

1. Σε περίπτωση εμποδίου στη μεταφορά, ο σιδηρόδρομος αποφασίζει αν είναι προτιμότερο να προωθήσει αυτεπάγγελτα το εμπόρευμα τροποποιώντας το δρομολόγιο, ή προς το συμφέρον του αποστολέα, να του ζητήσει οδηγίες, παρέχοντάς του τις χρήσιμες πληροφορίες, που διαθέτει ο σιδηρόδρομος.

Εκτός δικού του πταίσματος, ο σιδηρόδρομος μπορεί να εισπράξει το κόμιστρο που εφαρμόζεται στο πραγματικό δρομολόγιο και έχει στη διάθεσή του τις προθεσμίες που αντιστοιχούν στο δρομολόγιο αυτό.

2. Αν η συνέχιση της μεταφοράς δεν είναι δυνατή, ο σιδηρόδρομος ζητεί οδηγίες από τον αποστολέα. Η αίτηση οδηγιών δεν είναι υποχρεωτική στις περιπτώσεις προσωρινών εμποδίων, που προκύπτουν από τα ληφθέντα σε εφαρμογή του άρθρου 3, παρ. 4 μέτρα.

3. Ο αποστολέας μπορεί να δώσει με τη φορτωτική οδηγίες, στην περίπτωση που θα παρουσιαζόταν ένα εμπόδιο στη μεταφορά. Αν ο σιδηρόδρομος κρίνει, ότι οι οδηγίες αυτές δεν είναι δυνατό να εκτελεστούν, ζητεί νέες.

4. Ο αποστολέας που ειδοποιείται για εμπόδιο στη μεταφορά μπορεί να δώσει τις οδηγίες του είτε στο σταθμό αποστολής είτε στο σταθμό όπου βρίσκεται το εμπόρευμα. Αν οι οδηγίες αυτές τροποποιούν την ένδειξη του παραλήπτη ή του σταθμού προορισμού ή δόθηκαν στο σταθμό όπου βρίσκεται το εμπόρευμα, ο αποστολέας οφείλει να τις αναγράψει στο αντίγραφο της φορτωτικής και να το προσκομίσει στο σιδηρόδρομο.

5. Αν ο σιδηρόδρομος δώσει συνέχεια στις οδηγίες του αποστολέα χωρίς να απαιτήσει την προσκόμιση του αντιγράφου, όταν αυτό έχει παραδοθεί στον παραλήπτη, ο σιδηρόδρομος ευθύνεται απέναντι στον παραλήπτη για τη ζημία που προκύπτει από το λόγο αυτόν. Όμως, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν μπορεί ποτέ να υπερβεί εκείνη, που προβλέπεται στην περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

6. Αν ο αποστολέας, που ειδοποιείται για εμπόδιο στη μεταφορά, δεν δώσει μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, εκτελέσιμες οδηγίες, ο σιδηρόδρομος ενεργεί σύμφωνα με τις σχετικές με τα εμπόδια στην παράδοση διατάξεις, που ισχύουν στον τόπο όπου κρατήθηκε το εμπόρευμα.

Αν το εμπόρευμα πουλήθηκε, το προϊόν της πώλησης, μετά την αφαίρεση των τελών που βαρύνουν το εμπόρευμα, πρέπει να τεθεί στη διάθεση του αποστολέα. Αν το προϊόν είναι κατώτερο από τα τέλη αυτά, ο αποστολέας οφείλει να καταβάλει τη διαφορά.

7. Όταν το εμπόδιο στη μεταφορά αρθεί πριν από τη λήψη των οδηγιών του αποστολέα, το εμπόρευμα προωθείται στον προορισμό του, χωρίς να αναμένονται οι οδηγίες· ο αποστολέας ειδοποιείται το συντομότερο δυνατό.

8. Όταν το εμπόδιο στη μεταφορά ανακύψει μετά την από τον παραλήπτη τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 31, ο σιδηρόδρομος οφείλει να ειδοποιήσει τον παραλήπτη. Οι παρ. 1, 2, 6, 7 και 9 εφαρμόζονται αναλογικά.

9. Εκτός δικού του πταίσματος, ο σιδηρόδρομος, σε περίπτωση εμποδίου στη μεταφορά, μπορεί να εισπράξει τέλη αργίας υλικού.

10. Το άρθρο 32 εφαρμόζεται σε μεταφορές που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 33.

Άρθρο 34.

Εμπόδιο στην παράδοση.

1. Σε περίπτωση εμποδίου στην παράδοση του εμπορεύματος, ο σταθμός προορισμού οφείλει να ειδοποιήσει αμέσως περί τούτου τον αποστολέα με τη μεσολάβηση του σταθμού αποστολής, για να ζητήσει από τον αποστολέα οδηγίες.

Ο αποστολέας πρέπει να ειδοποιηθεί κατ' ευθείαν, είτε γραπτά, είτε τηλεγραφικά, είτε τηλετυπικά, αν το έχει ζητήσει στη φορτωτική· τα τέλη της ειδοποίησης αυτής βαρύνουν το εμπόρευμα.

2. Όταν το εμπόδιο στην παράδοση αρθεί, πριν από τη λήψη των οδηγιών του αποστολέα στο σταθμό προορισμού, το εμπόρευμα παραδίδεται στον παραλήπτη. Ο αποστολέας πρέπει να ειδοποιηθεί περί τούτου άμεσα με συστημένο έγγραφο· τα τέλη της ειδοποίησης αυτής βαρύνουν το εμπόρευμα.

3. Αν ο παραλήπτης αρνηθεί να παραλάβει το εμπόρευμα, ο αποστολέας δικαιούται να δώσει οδηγίες, ακόμα και αν δεν μπορεί να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής.

4. Με σχετική μνεία στη φορτωτική, ο αποστολέας μπορεί επίσης να ζητήσει να του επιστραφεί αυτεπάγγελτα το εμπόρευμα, αν ανακύψει εμπόδιο στην παράδοση. Με εξαίρεση την περίπτωση αυτή, η ρητή συγκατάθεσή του είναι απαραίτητη.

5. Εφόσον στα τιμολόγια δεν καθορίζεται διαφορετικά, οι οδηγίες του αποστολέα πρέπει να δίδονται με τη μεσολάβηση του σταθμού αποστολής.

6. Για τις περιπτώσεις που δεν προβλέπονται παραπάνω, ο σιδηρόδρομος, που είναι επιφορτισμένος με την παράδοση, ενεργεί σύμφωνα με τις ισχύουσες στον τόπο παράδοσης διατάξεις.

Αν το εμπόρευμα πωλήθηκε, το προϊόν της πώλησης, μετά την αφαίρεση των τελών που βαρύνουν το εμπόρευμα, πρέπει να τεθεί στη διάθεση του αποστολέα. Αν το προϊόν είναι κατώτερο από τα τέλη αυτά, ο αποστολέας οφείλει να καταβάλει τη διαφορά.

7. Όταν το εμπόδιο στην παράδοση ανακύπτει μετά την από τον παραλήπτη τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς σύμφωνα με το άρθρο 31, ο σιδηρόδρομος οφείλει να ειδοποιήσει τον παραλήπτη. Οι παρ. 1, 2 και 6 εφαρμόζονται αναλογικά.

8. Το άρθρο 32 εφαρμόζεται στις μεταφορές που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 34.

ΤΙΤΛΟΣ IV.

ΕΥΘΥΝΗ.

Άρθρο 35.

Συλλογική ευθύνη των σιδηροδρόμων.

1. Ο σιδηρόδρομος, ο οποίος αποδέχεται το εμπόρευμα προς μεταφορά, μαζί με τη φορτωτική, ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της ολικής διαδρομής μέχρι της παράδοσης.

2. Καθένας από τους κατά σειρά επόμενους σιδηροδρόμους, με μόνο το γεγονός της παραλαβής του εμπορεύματος μαζί με την φορτωτική, συμμετέχει στη σύμβαση μεταφοράς, σύμφωνα με τους όρους του εγγράφου αυτού, και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν, χωρίς να θίγονται οι διατάξεις του άρθρου 55 παρ. 3 αναφορικά με το σιδηρόδρομο προορισμού.

Άρθρο 36.

Έκταση της ευθύνης.

1. Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για τη ζημιά που προκύπτει από ολική ή μερική απώλεια του εμπορεύματος και για τη βλάβη που παθαίνει κατά το χρονικό διάστημα από την παραλαβή προς μεταφορά μέχρι την παράδοση, όπως επίσης και για τη ζημιά που προκύπτει από υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης.

2. Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή, αν η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης προήλθε από πταίσμα του δικαιούχου, από εντολή του που δεν προέκυψε από πταίσμα του σιδηροδρόμου, από ελάττωμα του ίδιου του εμπορεύματος (εσωτερική αλλοίωση, φύρα κ.λ.π.) ή από περιστατικά που ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να υπερνικήσει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποφύγει.

3. Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή όταν η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από ειδικούς κινδύνους που υπάρχουν σε ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω περιστατικά:

α) μεταφορά σε ανοικτό βαγόνι κατ' ακολουθία των εφαρμοστέων διατάξεων ή των μνημονευόμενων στη φορτωτική συμφωνιών μεταξύ αποστολέα και σιδηροδρόμου.

β) έλλειψη ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας για εμπορεύματα, τα οποία υπόκεινται λόγω της φύσης τους σε απώλειες ή βλάβες όταν δεν είναι συσκευασμένα ή είναι συσκευασμένα με κακό τρόπο,

γ) ενέργειες φόρτωσης από τον αποστολέα ή εκφόρτωσης από τον παραλήπτη κατ' ακολουθία των εφαρμοστέων διατάξεων ή των μνημονευόμενων στη φορτωτική συμφωνιών μεταξύ αποστολέα και σιδηροδρόμου ή συμφωνιών μεταξύ παραλήπτη και σιδηροδρόμου,

δ) ελαττωματική φόρτωση, εφόσον η φόρτωση αυτή έγινε από τον αποστολέα κατ' ακολουθία των εφαρμοστέων διατάξεων ή των μνημονευόμενων στη φορτωτική συμφωνιών μεταξύ αυτού και του σιδηροδρόμου,

ε) εκτέλεση από τον αποστολέα, τον παραλήπτη ή από εντολοδόχο ενός απ' αυτούς, των τελωνειακών και των άλλων διοικητικών διατυπώσεων,

στ) φύση ορισμένων εμπορευμάτων, τα οποία υπόκεινται, από αίτια που υπάρχουν σ' αυτή τη φύση, σε ολική ή μερική απώλεια ή σε βλάβη, κυρίως από σπάσιμο, σκούριασμα, εσωτερική ξαφνική αλλοίωση, στέγνωμα, σκόρπισμα,

ζ) ανώμαλη, ανακριβή ή ατελή κατονομασία αντικειμένων που αποκλείονται της μεταφοράς ή γίνονται δεκτά υπό όρους ή μη τήρηση από τον αποστολέα των προκαθορισμένων μέτρων ασφάλειας για τα αντικείμενα, που γίνονται δεκτά υπό όρους,

η) μεταφορά ζώντων ζώων,

θ) μεταφορά, η οποία, κατ' ακολουθία των εφαρμοστέων διατάξεων ή των μνημονευόμενων στη φορτωτική συμφωνιών μεταξύ αποστολέα και σιδηροδρόμου, πρέπει να γίνει υπό συνοδεία, αν η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από κίνδυνο που η συνοδεία αποσκοπούσε να αποτρέψει.

Άρθρο 37.

Βάρος της απόδειξης.

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης προήλθαν από γεγονότα, τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 36, παρ. 2, εναπόκειται στο σιδηρόδρομο.

2. Αν ο σιδηρόδρομος αποδεικνύει, ότι η απώλεια ή η βλάβη μπορούσαν να προκύψουν, λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους προβλεπόμενους στο άρθρο 36, παρ. 3, υπάρχει τεκμήριο ότι προήλθε από αυτόν.

Ο δικαιούχος διατηρεί, παρά ταύτα, το δικαίωμα να αποδείξει, ότι η ζημία δεν προήλθε ολικά ή μερικά από έναν των κινδύνων αυτών.

Το τεκμήριο αυτό δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση που προβλέπεται στο άρθρο 36, παρ. 3 α'. αν πρόκειται για έλλειμμα ασυνήθιστης έκτασης ή για απώλεια δεμάτων.

Άρθρο 38.

Τεκμήριο σε περίπτωση επαναποστολής.

1. Αν μια αποστολή, που διενεργείται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, αποτέλεσε αντικείμενο επαναποστολής υποκείμενης στους ίδιους Κανόνες, και αν διαπιστώθηκε μερική απώλεια ή βλάβη μετά την επαναποστολή αυτή, υπάρχει τεκμήριο ότι προέκυψε κατά τη διάρκεια της τελευταίας σύμβασης μεταφοράς, αν η αποστολή παρέμεινε υπό τη φύλαξη του σιδηροδρόμου και επαναποστάλη όπως έφθασε στο σταθμό επαναποστολής.

2. Το τεκμήριο αυτό εφαρμόζεται επίσης, αν η προηγούμενη της επαναποστολής σύμβαση μεταφοράς δεν είχε υπαχθεί στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, αν αυτοί θα ήταν εφαρμοστέοι σε περίπτωση κατ' ευθείαν αποστολής μεταξύ του πρώτου σταθμού αποστολής και του τελευταίου σταθμού προορισμού.

Άρθρο 39.

Τεκμήριο απώλειας του εμπορεύματος.

1. Ο δικαιούχος μπορεί, χωρίς να χρειάζεται να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει το εμπόρευμα σαν απωλεσθέν, όταν αυτό δεν παραδόθηκε στον παραλήπτη ή δεν τέθηκε στη διάθεσή του μέσα σε τριάντα ημέρες από τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης.

2. Ο δικαιούχος, κατά τη λήψη της αποζημίωσης για το απωλεσθέν εμπόρευμα, μπορεί να ζητήσει εγγράφως να ειδοποιηθεί αμέσως στην περίπτωση ανεύρεσης του εμπορεύματος κατά τη διάρκεια του έτους που ακολουθεί την πληρωμή της αποζημίωσης. Ο σιδηρόδρομος δίνει έγγραφη βεβαίωση για την αίτηση αυτή.

3. Μέσα στις τριάντα ημέρες που ακολουθούν τη λήψη της ειδοποίησης αυτής, ο δικαιούχος μπορεί να αξιώσει να του παραδοθεί το εμπόρευμα σε έναν από τους σταθμούς της διαδρομής. Στην περίπτωση αυτή, οφείλει να καταβάλει τα τέλη για τη μεταφορά από το σταθμό αποστολής μέχρι εκείνου όπου έγινε η παράδοση και να επιστρέψει τη ληφθείσα αποζημίωση, αφού αφαιρεθούν τα τέλη που περιλήφθηκαν στην αποζημίωση αυτή. Παρά ταύτα, ο δικαιούχος διατηρεί τα δικαιώματά του σε αποζημίωση για υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, που προβλέπονται στα άρθρα 43 και 46.

4. Σε έλλειψη, είτε της αίτησης που προβλέπεται στην παρ. 2 είτε των οδηγιών, που δίδονται μέσα στην προβλεπόμενη στην παρ. 3 προθεσμία, ή ακόμα αν το εμπόρευμα ανευρεθεί μετά το πρώτο έτος από την πληρωμή της αποζημίωσης, ο σιδηρόδρομος διαθέτει το εμπόρευμα σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς του Κράτους στο οποίο ανήκει.

Άρθρο 40.

Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας.

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας του εμπορεύματος, ο σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλει, αποκλειόμενης κάθε άλλης αποζημίωσης, αποζημίωση, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή τιμή, και σε έλλειψη τέτοιας σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή της αγοράς, και σε έλλειψη της μιας ή της άλλης, σύμφωνα με τη συνηθισμένη τιμή εμπορευμάτων ίδιας φύσης και ποιότητας, την ημέρα και στον τόπο που έγινε δεκτό προς μεταφορά το εμπόρευμα.

2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 17 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους, υπό επιφύλαξη του προβλεπόμενου στο άρθρο 45 περιορισμού.

3. Ο σιδηρόδρομος πρέπει, εξ άλλου, να επιστρέψει το κόμιστρο, τα τελωνειακά δικαιώματα και τα άλλα ποσά που προκαταβλήθηκαν για τη μεταφορά του απωλεσθέντος εμπορεύματος.

4. Εφόσον ο υπολογισμός της αποζημίωσης περιέχει τη μετατροπή ποσών εκφρασμένων σε ξένες νομισματικές μονάδες, η μετατροπή γίνεται σύμφωνα με την τιμή, την ημέρα και στον τόπο καταβολής της αποζημιώσεως.

Άρθρο 41.

Ευθύνη σε περίπτωση απομείωσης (φύρας) κατά τη μεταφορά.

1. Αναφορικά με τα εμπορεύματα, τα οποία, λόγω της φύσης τους υπόκεινται γενικά σε απομείωση (φύρα) καθ' οδόν

από μόνο το γεγονός της μεταφοράς, ο σιδηρόδρομος ευθύνεται μόνο για το τμήμα της απομείωσης που υπερβαίνει, ανεξάρτητα από τη διανυθείσα διαδρομή, τα παρακάτω ποσοστά ανοχής:

α) δύο επί τοις εκατό του βάρους για τα εμπορεύματα, που παραδίδονται προς μεταφορά, σε ρευστή ή σε υγρή κατάσταση, όπως επίσης και για τα ακόλουθα εμπορεύματα:

αλάτι
άνθρακες και κωκ
γλυκόριζα
γουναρικά
δέρματα ακατέργαστα
δέρματα κατεργασμένα
καπνός κομμένος
καρποί νωποί, ξηροί ή ψημένοι
κέρατα και νύχια ζώων
λαχανικά νωπά
λίπη
λυκίσκος
μαλλί
μανιτάρια νωπά
ξύλα βαφής, τριμμένα ή αλεσμένα
οστά ολόκληρα ή αλεσμένα
ρίζες
σαπούνια και λάδια πηγμένα
στόκος νωπός
τένοντες ζώων
τρίχες αλόγου
τρίχες χοίρου
τύρφη
υπολείμματα δερμάτων
φλοιοί δένδρων
φύλλα καπνού νωπά
ψάρια ξερά

β) ένα επί τοις εκατό του βάρους για όλα τα άλλα ξερά εμπορεύματα.

2. Δεν μπορεί να γίνει επίκληση του περιορισμού της προβλεπόμενης στην παρ. 1 ευθύνης αν αποδεικνύεται, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων του γεγονότος, ότι η απώλεια δεν προήλθε από αίτια, τα οποία δικαιολογούν την ανοχή.

3. Στην περίπτωση που μεταφέρονται περισσότερα δέματα με μια μόνο φορτωτική, η καθ' οδόν απομείωση υπολογίζεται για κάθε δέμα, εφόσον το βάρος του κατά την αποστολή ενδεικνύεται ξεχωριστά στη φορτωτική ή μπορεί να εξακριβωθεί με άλλο τρόπο.

4. Σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος, δεν αφαιρείται η απομείωση που προκύπτει καθ' οδόν, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης.

5. Το άρθρο αυτό δεν θίγει τα άρθρα 36 και 37.

Άρθρο 42.

Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης.

1. Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος, ο σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλει, αποκλειόμενης κάθε άλλης αποζημίωσης, αποζημίωση ισόποση προς τη μείωση της αξίας του εμπορεύματος. Το ποσό αυτής υπολογίζεται με εφαρμογή επί της αξίας του εμπορεύματος, που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 40, του ποσοστού μείωσης που διαπιστώνεται στον τόπο προορισμού.

2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει:

α) αν το σύνολο της αποστολής απομειώθηκε από τη βλάβη, το ποσό, το οποίο θα έπρεπε να καταβληθεί σε περίπτωση ολικής απώλειας,

β) αν μόνο ένα τμήμα της αποστολής απομειώθηκε από τη βλάβη, το ποσό, το οποίο θα έπρεπε να καταβληθεί σε περίπτωση απώλειας του απομειωθέντος τμήματος.

3. Ο σιδηρόδρομος πρέπει επίσης να επιστρέψει, κατά την καθοριζόμενη στην παρ. 1 αναλογία, τα προβλεπόμενα στο άρθρο 40 παρ. 3, τέλη.

Άρθρο 43.

Αποζημίωση σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης.

1. Αν μια ζημιά, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης, προκύπτει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, ο σιδηρόδρομος οφείλει να καταβάλει αποζημίωση, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει το τριπλάσιο του κομίστρου.

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος, η προβλεπόμενη στην παρ. 1 αποζημίωση δεν μπορεί να καταβληθεί σωρευτικά με την προβλεπόμενη στο άρθρο 40.

3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας του εμπορεύματος, η προβλεπόμενη στην παρ. 1 αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί το τριπλάσιο του κομίστρου που αναλογεί στο μη απωλεσθέν τμήμα της αποστολής.

4. Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος, η οποία δεν προκύπτει από υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, η προβλεπόμενη στην παρ. 1 αποζημίωση καταβάλλεται, αν συντρέχει περίπτωση σωρευτικά με την αποζημίωση του άρθρου 42.

5. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί η προβλεπόμενη στην παρ. 1 αποζημίωση, μαζί με εκείνες των άρθρων 40 και 42, να είναι συνολικά υψηλότερη από την αποζημίωση για ολική απώλεια του εμπορεύματος.

6. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να προβλέψει, στα διεθνή τιμολόγια ή στις ειδικές συμφωνίες, άλλους τρόπους αποζημίωσης από τους προβλεπόμενους στην παρ. 1, εφόσον σύμφωνα με το άρθρο 27, παρ. 1, η προθεσμία παράδοσης καθορίζεται με βάση τα σχέδια μεταφορών.

Αν, στην περίπτωση αυτή, οι προθεσμίες παράδοσης, που προβλέπονται στο άρθρο 27 παρ. 2, έχουν ξεπεραστεί, ο δικαιούχος μπορεί να ζητήσει είτε την προβλεπόμενη στην παραπάνω παρ. 1 αποζημίωση είτε εκείνη που καθορίζεται από το εφαρμοσθέν διεθνές τιμολόγιο ή την ειδική συμφωνία.

Άρθρο 44.

Αποζημίωση σε περίπτωση δόλου ή βαρειάς αμέλειας.

Όταν για την απώλεια, τη βλάβη ή την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης ή τη μη εκτέλεση ή την ελλιπή εκτέλεση των παρεχόμενων πρόσθετων υπηρεσιών του σιδηροδρόμου, που προβλέπονται από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, καταλογίζεται δόλος ή βαρειά αμέλεια στο σιδηρόδρομο, αυτός είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει το δικαιούχο για την αποδεικνυόμενη ζημιά.

Σε περίπτωση βαρειάς αμέλειας, η αποζημίωση περιορίζεται οπωσδήποτε στο διπλάσιο των ανώτατων ορίων, που προβλέπονται στα άρθρα 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 και 46.

Άρθρο 45.

Περιορισμός της αποζημίωσης βάσει ορισμένων τιμολογίων.

Όταν ο σιδηρόδρομος παρέχει ιδιαίτερους όρους μεταφοράς βάσει ειδικών ή εξαιρετικών τιμολογίων, οι οποίοι περιλαμβάνουν έκπτωση στο κόμιστρο που υπολογίζεται σύμφωνα με τα γενικά τιμολόγια, μπορεί να περιορίσει την αποζημίωση προς το δικαιούχο στις περιπτώσεις απώλειας, βλάβης ή υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης, κατά το μέτρο που ένας τέτοιος περιορισμός αναφέρεται στο τιμολόγιο.

Όταν αυτοί οι ιδιαίτεροι όροι μεταφοράς εφαρμόζονται μόνο σε τμήμα της διαδρομής, μπορεί να γίνει επίκληση του περιορισμού αυτού μόνο αν το γενεσιουργό της αποζημίωσης γεγονός ανέκυψε επί του τμήματος αυτού.

Άρθρο 46.

Αποζημίωση σε περίπτωση δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης.

Σε περίπτωση δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης, μπορεί να ζητηθεί πέρα από τις αποζημιώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 40, 42, 43 και 45, η επανόρθωση της αποδεικνυόμενης πρόσθετης ζημιάς μέχρι του ορίου του δηλωθέντος ποσού.

Άρθρο 47.

Τόκοι της αποζημίωσης.

1. Ο δικαιούχος μπορεί να ζητήσει τόκους της αποζημίωσης υπολογιζόμενους σε πέντε επί τοις εκατό το έτος από την ημέρα της εξώδικης αίτησης που προβλέπεται στο άρθρο 53 ή, αν δεν υποβλήθηκε εξώδικη αίτηση, από την ημέρα της αγωγής.

2. Τόκοι οφείλονται μόνο αν η αποζημίωση υπερβαίνει τις 4 λογιστικές μονάδες ανά φορτωτική.

3. Αν ο δικαιούχος δεν υποβάλλει στο σιδηρόδρομο, μέσα σε εύλογη προθεσμία που του ορίστηκε, τα δικαιολογητικά έγγραφα που είναι αναγκαία για την οριστική εκκαθάριση της εξώδικης αίτησης, ο προσυπολογισμός των τόκων αναστέλλεται κατά το χρονικό διάστημα από τη λήξη της ταχθείσας προθεσμίας μέχρι της πραγματικής υποβολής των δικαιολογητικών.

Άρθρο 48.

Ευθύνη σε συνδυασμένη υπηρεσία σιδηροδρομικής — θαλάσσιας μεταφοράς.

1. Στη συνδυασμένη υπηρεσία σιδηροδρομικών — θαλάσσιων μεταφορών, που περιλαμβάνουν γραμμές αναφερόμενες στο άρθρο 2 παρ. 2 της Σύμβασης, κάθε Κράτος μπορεί ζητώντας τη διατύπωση αντίστοιχης μνείας στον πίνακα των γραμμών που υπάγονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, να προσθέσει το σύνολο των παρακάτω απαλλακτικών λόγων σε εκείνους που προβλέπονται στο άρθρο 36. Ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεσθεί τους λόγους αυτούς μόνο αν αποδείξει ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης επήλθαν στο τμήμα της θαλάσσιας διαδρομής, κατά το χρονικό διάστημα από τη φόρτωση του εμπορεύματος στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωσή του από το πλοίο.

Οι απαλλακτικοί αυτοί λόγοι είναι οι εξής:

α) πράξεις, αμέλεια ή παράλειψη του πλοιάρχου, του πληρώματος του πλοηγού ή των από το μεταφορέα τοποθετηθέντων στη διεύθυνση ή στη διοίκηση του πλοίου προσώπων·

β) ακαταλληλότητα πλεύσης του πλοίου, υπό τον όρο ότι ο μεταφορέας αποδεικνύει πως αυτή η ακαταλληλότητα πλεύσης δεν πρέπει να καταλογισθεί σε δική του έλλειψη της επιμέλειας που χρειάζεται για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλο για πλεύση ή να του εξασφαλίσει κατάλληλο εξοπλισμό, πλήρωμα και ανεφοδιασμό ή να διασκευάσει και να καταστήσει σε καλή κατάσταση όλα τα τμήματα του πλοίου όπου φορτώνεται το εμπόρευμα, κατά τρόπο ώστε αυτά να είναι κατάλληλα για υποδοχή, μεταφορά και προφύλαξη του εμπορεύματος·

γ) πυρκαϊά, υπό τον όρο ότι ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι αυτή δεν προήλθε από πράξη ή πταίσμα δικό του, του πλοιάρχου, του πληρώματος, του πλοηγού ή των από το μεταφορέα τοποθετηθέντων προσώπων·

δ) κίνδυνοι ή ατυχήματα της θάλασσας ή άλλων πλωτών οδών·

ε) διάσωση ή προσπάθεια διάσωσης ανθρώπων και πραγμάτων στη θάλασσα·

στ) φόρτωση του εμπορεύματος στο κατάστρωμα του πλοίου υπό τον όρο ότι η φόρτωση στο κατάστρωμα έγινε με συγκατάθεση του αποστολέα, η οποία μνημονεύεται στη φορτωτική και εφόσον το εμπόρευμα δεν μεταφέρεται με σιδηροδρομικό βαγόνι.

Οι παραπάνω αναφερόμενοι απαλλακτικοί λόγοι δεν συνεπάγονται άρση ή μείωση των γενικών υποχρεώσεων του μεταφορέα και κυρίως της υποχρέωσής του να καταβάλλει την επιμέλεια που χρειάζεται για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλο προς πλεύση ή για να εξασφαλίσει σ' αυτό τον κατάλληλο εξοπλισμό, πλήρωμα και ανεφοδιασμό ή για να διασκευάσει κατάλληλα και να αποκαταστήσει σε καλή κατάσταση όλα τα τμήματα του πλοίου, στα οποία φορτώνεται το εμπόρευμα, σε τρόπο ώστε αυτά να είναι κατάλληλα για υποδοχή, μεταφορά και προφύλαξη του εμπορεύματος.

Όταν ο μεταφορέας επικαλείται τους προαναφερόμενους απαλλακτικούς λόγους, παραμένει παρά ταύτα υπεύθυνος, αν ο δικαιούχος αποδεικνύει, ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης οφείλεται σε πταίσμα του μεταφορέα, του πλοιάρχου, του πλοηγού ή των τοποθετηθέντων προσώπων, το οποίο είναι διαφορετικό από εκείνο που προβλέπεται στο στοιχ. α'.

2. Όταν η ίδια θαλάσσια διαδρομή εξυπηρετείται από πολλές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν εγγραφεί στον αναφερόμενο στα άρθρα 3 και 10 της Σύμβασης πίνακα, το καθεστώς ευθύνης που είναι εφαρμοστέο στη διαδρομή αυτή πρέπει να είναι το ίδιο για όλες τις επιχειρήσεις.

Επίσης, όταν οι επιχειρήσεις αυτές έχουν εγγραφεί στον πίνακα με αίτηση πολλών Κρατών, η αποδοχή του καθεστώτος αυτού πρέπει να αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των Κρατών αυτών.

3. Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο. Τα μέτρα αυτά θέτονται σε ισχύ, το ενωρίτερο, μετά την παρέλευση προθεσμίας τριάντα ημερών από την ημερομηνία του εγγράφου, με το οποίο το Κεντρικό Γραφείο τα ανακοίνωσε στα άλλα Κράτη.

Οι καθ' οδόν αποστολές δεν θίγονται από τα προαναφερθέντα μέτρα.

Άρθρο 49.

Ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος από πυρηνική ενέργεια.

Ο σιδηρόδρομος απαλλάσσεται της ευθύνης, με την οποία βαρύνεται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, όταν η ζημιά προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα και, κατ' εφαρμογή των Νόμων και Κανονισμών ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, υπεύθυνος για τη ζημιά αυτή είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μια πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο, το οποίο τον υποκαθιστά.

Άρθρο 50.

Ευθύνη του σιδηρόδρομου για τους υπαλλήλους του.

Ο σιδηρόδρομος είναι υπεύθυνος για τους υπαλλήλους του και για τα άλλα πρόσωπα που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της μεταφοράς.

Παρά ταύτα, αν ύστερα από αίτηση ενός ενδιαφερόμενου, οι υπάλληλοι αυτοί ή τα άλλα πρόσωπα συμπληρώνουν φορτωτικές, κάνουν μεταφράσεις ή παρέχουν άλλες υπηρεσίες, που δεν απόκεινται στο σιδηρόδρομο, θεωρούνται ότι έχουν ενεργήσει για λογαριασμό του προσώπου, στο οποίο παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές.

Άρθρο 51.

Λοιπές αξιώσεις.

Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, ανεξάρτητα από τη νομική βάση που θεμελιώνεται, δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του σιδηροδρόμου παρά μόνο υπό τους όρους και περιορισμούς των Κανόνων αυτών. Το ίδιο ισχύει και για κάθε αξίωση κατά υπαλλήλων ή άλλων προσώπων, για τους οποίους ευθύνεται ο σιδηρόδρομος, σύμφωνα με το άρθρο 50.

ΤΙΤΛΟΣ V.

ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 52.

Διαπίστωση της μερικής απώλειας ή της βλάβης.

1. Όταν μια μερική απώλεια ή μια βλάβη αποκαλύπτεται ή τεκμαίρεται από το σιδηρόδρομο ή ο δικαιούχος

ισχυρίζεται την ύπαρξή της, ο σιδηρόδρομος οφείλει να συντάξει αμέσως και, αν είναι δυνατό, με την παρουσία του δικαιούχου, ένα πρωτόκολλο βεβαίωσης, ανάλογα με την φύση της ζημίας, της κατάστασης του εμπορεύματος, του βάρους του και, κατά το δυνατό, της έκτασης της ζημίας, της αιτίας της και του χρόνου που προκλήθηκε.

Αντίγραφο αυτού του πρωτοκόλλου βεβαίωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στο δικαιούχο.

2. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου βεβαίωσης, μπορεί να ζητήσει να διαπιστωθούν η κατάσταση και το βάρος του εμπορεύματος, καθώς επίσης και η αιτία και ο χρόνος της ζημιάς από εμπειρογνώμονα, που ορίζεται από τα ενδιαφερόμενα μέρη ή με τη δικαστική οδό. Η διαδικασία υπάγεται στους Νόμους και Κανονισμούς του Κράτους, όπου έγινε η διαπίστωση.

Άρθρο 53.

Εξώδικες (διοικητικές) αιτήσεις.

1. Οι εξώδικες (διοικητικές) αιτήσεις αναφορικά με τη σύμβαση μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στο σιδηρόδρομο που ορίζεται στο άρθρο 55.

2. Το δικαίωμα υποβολής αίτησης ανήκει στα πρόσωπα, τα οποία έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή κατά του σιδηροδρόμου σύμφωνα με το άρθρο 54.

3. Ο αποστολέας οφείλει, για την υποβολή της αίτησης, να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής. Σε περίπτωση αδυναμίας προσκόμισης του αντίγραφου, οφείλει, να προσκομίσει εξουσιοδότηση του παραλήπτη ή να αποδείξει, ότι ο παραλήπτης αρνήθηκε να παραλάβει την αποστολή.

Ο παραλήπτης οφείλει, για την υποβολή της αίτησης, να προσκομίσει τη φορτωτική, αν του έχει παραδοθεί.

4. Η φορτωτική, το αντίγραφο και τα άλλα έγγραφα, τα οποία ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυνάψει στην αίτηση, πρέπει να υποβάλλονται, είτε στο πρωτότυπο, είτε σε αντίγραφα, τα οποία πρέπει να έχουν κυρωθεί κανονικά αν ο σιδηρόδρομος το απαιτεί.

Κατά το διακανονισμό της αίτησης, ο σιδηρόδρομος μπορεί να αξιώσει την προσκόμιση της φορτωτικής, του αντίγραφου ή του δελτίου απόδοσης, σε πρωτότυπα, προς το σκοπό αναγραφής μνείας για τον τελικό διακανονισμό.

Άρθρο 54.

Πρόσωπα, τα οποία δικαιούνται να ασκήσουν αγωγή κατά του σιδηροδρόμου.

1. Η δικαστική προσφυγή για την επιστροφή ποσού, το οποίο καταβλήθηκε σε εφαρμογή της σύμβασης μεταφοράς, ανήκει μόνο σε εκείνον, ο οποίος κατέβαλε το ποσό.

2. Η δικαστική προσφυγή αναφορικά με τις προβλεπόμενες στο άρθρο 17 αποτίσεις ανήκει μόνο στον αποστολέα.

3. Οι λοιπές δικαστικές προσφυγές, οι οποίες απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς, ανήκουν:

α) στον αποστολέα μέχρι τη στιγμή που ο παραλήπτης:

1) ανέλαβε τη φορτωτική,

2) παρέλαβε το εμπόρευμα ή

3) άσκησε τα δικαιώματα, τα οποία έχει σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 4 ή το άρθρο 31.

β) στον παραλήπτη από τη στιγμή που:

1) ανέλαβε την φορτωτική,

2) παρέλαβε το εμπόρευμα,

3) άσκησε τα δικαιώματα, τα οποία έχει σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 4 ή

4) άσκησε τα δικαιώματα, τα οποία έχει σύμφωνα με το άρθρο 31· πάντως, το δικαίωμα άσκησης της αγωγής αυτής παύει από τη στιγμή που το ορισθέν από τον παραλήπτη πρόσωπο, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 1γ', ανέλαβε τη φορτωτική, παρέλαβε το εμπόρευμα ή άσκησε τα δικαιώματα που έχει σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 4.

4. Ο αποστολέας οφείλει, για την άσκηση των αγωγών, να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής. Σε περίπτωση έλλειψης του αντίγραφου, οφείλει για την άσκηση των αγωγών που προβλέπονται στην παρ. 3α', να προσκομίσει την εξουσιοδότηση του αποστολέα ή να αποδείξει, ότι ο παραλήπτης αρνήθηκε να παραλάβει την αποστολή.

Ο παραλήπτης οφείλει, για την άσκηση των αγωγών, να προσκομίσει τη φορτωτική, αν του έχει παραδοθεί.

Άρθρο 55.

Σιδηρόδρομοι, κατά των οποίων μπορεί να εγερθεί αγωγή.

1. Η δικαστική προσφυγή (αγωγή) για την επιστροφή ποσού που καταβλήθηκε με βάση τη σύμβαση μεταφοράς, μπορεί να ασκηθεί είτε κατά του σιδηροδρόμου, ο οποίος εισέπραξε το ποσό αυτό είτε κατ' εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.

2. Η αγωγή σχετικά με την προβλεπόμενη στο άρθρο 17 απότιση μπορεί να ασκηθεί μόνο κατά του σιδηροδρόμου αποστολής.

3. Οι άλλες αγωγές, οι οποίες απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς, μπορούν να ασκηθούν κατά του σιδηροδρόμου αποστολής, κατά του σιδηροδρόμου προορισμού ή κατ' εκείνου του σιδηροδρόμου, στον οποίο προέκυψε το γενεσιουργό γεγονός της αγωγής. Ο σιδηρόδρομος προορισμού μπορεί να εναχθεί ακόμα και αν δεν παρέλαβε ούτε το εμπόρευμα, ούτε τη φορτωτική.

4. Αν ο ενάγων έχει να επιλέξει μεταξύ περισσότερων σιδηροδρόμων, το δικαίωμά του προαίρεσης παύει από τη στιγμή έγερσης της αγωγής κατ' ενός απ' αυτούς.

5. Η αγωγή μπορεί να ασκηθεί κατά σιδηροδρόμου άλλου από τους αναφερόμενους στις παρ. 1, 2 και 3, εφόσον αυτή προτείνεται ανταγωγικά ή κατ' ένσταση σε δίκη αναφορικά με την κύρια αγωγή που βασίζεται στην ίδια σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 56.

Αρμοδιότητα.

Οι αγωγές που βασίζονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δεν μπορούν να εγερθούν παρά μόνο στο αρμόδιο δικαστήριο του Κράτους, στο οποίο ανήκει ο εναγόμενος σιδηρόδρομος, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις διακρατικές συμφωνίες ή στις πράξεις εκχώρησης της εκμετάλλευσης.

Όταν ένας σιδηρόδρομος εκμεταλλεύεται αυτόνομα δίκτυα σε διαφορετικά Κράτη, καθένα από τα δίκτυα αυτά θεωρείται σαν ξεχωριστός σιδηρόδρομος, για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 57.

Απόσβεση της αγωγής κατά του σιδηροδρόμου.

1. Η παραλαβή του εμπορεύματος από το δικαιούχο αποσβένει κάθε αξίωση κατά του σιδηροδρόμου, η οποία απορρέει από τη σύμβαση μεταφοράς σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης.

2. Παρά ταύτα, η αξίωση δεν αποσβένεται:

α) στις περιπτώσεις μερικής απώλειας ή βλάβης, αν

1) η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε πριν από την παραλαβή του εμπορεύματος από το δικαιούχο σύμφωνα με το άρθρο 52,

2) η διαπίστωση, η οποία έπρεπε να γίνει σύμφωνα με το άρθρο 52, παραλήφθηκε λόγω πταίσματος του σιδηροδρόμου.

β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημιάς, της οποίας η ύπαρξη διαπιστώνεται μετά την παραλαβή του εμπορεύματος από το δικαιούχο, αν αυτός,

1) ζητάει τη διαπίστωση σύμφωνα με το άρθρο 52 αμέσως μετά την αποκάλυψη της ζημίας και το αργότερο μέσα στις επτά ημέρες που ακολουθούν από την παραλαβή του εμπορεύματος και

2) αποδεικνύει, επιπλέον, ότι η ζημιά επήλθε μεταξύ παραλαβής προς μεταφορά και παράδοσης,

γ) σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης αν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματά του, μέσα σε προθεσμία εξήντα ημερών, προς έναν από τους σιδηροδρόμους που αναφέρονται στο άρθρο 55 παρ. 3.

β) αν ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι η ζημιά προήλθε από δόλο ή βαριά αμέλεια οφειλόμενη στο σιδηρόδρομο.

3. Αν το εμπόρευμα επαναπεστάλη σύμφωνα με το άρθρο 38 παρ. 1, οι αξιώσεις σε περιπτώσεις μερικής απώλειας ή βλάβης, οι οποίες απορρέουν από μια από τις προγενέστερες συμβάσεις μεταφοράς αποσθένονται σαν να επρόκειτο για μια ενιαία σύμβαση.

Άρθρο 58.

Παραγραφή της αξίωσης.

1. Η αξίωση που απορρέει από τη σύμβαση μεταφοράς παραγράφεται μετά ένα έτος.

Παρά ταύτα, η παραγραφή είναι διετής αν πρόκειται για αξίωση:

α) πληρωμής απότισης, την οποία εισέπραξε ο σιδηρόδρομος από τον παραλήπτη·

β) πληρωμής του προϊόντος πώλησης, η οποία έγινε από το σιδηρόδρομο·

γ) που βασίζεται σε ζημιά, η οποία προέκυψε από δόλο·

δ) που βασίζεται σε περίπτωση απάτης·

ε) που βασίζεται σε μια από τις προγενέστερες της επαναποστολής συμβάσεις μεταφοράς, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 38 παρ. 1.

2. Η παραγραφή αρχίζει για την αξίωση:

α) αποζημίωσης για ολική απώλεια: από την τριακοστή ημέρα που ακολουθεί την πάροδο της προθεσμίας παράδοσης·

β) αποζημίωσης για μερική απώλεια, βλάβη ή υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης: από την ημέρα που έλαβε χώρα η παράδοση·

γ) πληρωμής ή επιστροφής του κομίστρου, των πρόσθετων ή των άλλων τελών ή των προστίμων ή διόρθωσης σε περιπτώσεις αντικανονικής εφαρμογής ενός τιμολογίου ή λάθους κατά τον υπολογισμό ή την είσπραξη,

1) αν έχει γίνει η πληρωμή: από την ημέρα της πληρωμής,

2) αν δεν έχει γίνει η πληρωμή: από την ημέρα παραλαβής του εμπορεύματος προς μεταφορά, αν η πληρωμή βαρύνει τον αποστολέα ή από την ημέρα που ο παραλήπτης ανέλαβε τη φορτωτική, άν η πληρωμή βαρύνει την παραλήπτη.

3) αν πρόκειται για ποσά που έχουν περιληφθεί σε δελτίο προπληρωμής: από την ημέρα που ο σιδηρόδρομος παρέδωσε στον αποστολέα τον προβλεπόμενο στο άρθρο 15 παρ. 7 λογαριασμό εξόδων· αν ο λογαριασμός δεν έχει παραδοθεί, η προθεσμία για τις απαιτήσεις του σιδηροδρόμου αρχίζει από την τριακοστή ημέρα που ακολουθεί τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης·

δ) του σιδηροδρόμου για την καταβολή ποσού, το οποίο πληρώθηκε από τον παραλήπτη αντί του αποστολέα, ή αντίστροφα, και το οποίο ο σιδηρόδρομος πρέπει να επιστρέψει στο δικαιούχο: από την ημέρα της αίτησης επιστροφής·

ε) αναφορικά με την προβλεπόμενη στο άρθρο 17 απότιση: από την τριακοστή ημέρα που ακολουθεί τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης·

στ) καταβολής του προϊόντος μιας εκποίησης: από την ημέρα της εκποίησης·

ζ) πληρωμής συμπληρώματος για τέλος, το οποίο απαιτούν οι τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές: από την ημέρα που ζητήθηκε από τις Αρχές αυτές·

η) σε όλες τις λοιπές περιπτώσεις: από την ημέρα που μπορεί να ασκηθεί το δικαίωμα.

Η ημέρα που ορίζεται σαν σημείο αφετηρίας της παραγραφής δεν προσυπολογίζεται ποτέ στην προθεσμία.

3. Σε περίπτωση διοικητικής αίτησης, που απευθύνεται στο σιδηρόδρομο σύμφωνα με το άρθρο 53 μαζί με τα απαραίτητα έγγραφα νομιμοποίησης, η παραγραφή αναστέλλεται μέχρι την ημέρα που ο σιδηρόδρομος απορρίπτει την αίτηση με έγγραφό του και επιστρέφει τα έγγραφα. Σε περίπτωση μερικής αποδοχής της διοικητικής αίτησης, η παραγραφή αρχίζει πάλι να τρέχει για το τμήμα της αίτησης που παραμένει επίδικο. Η απόδειξη της παραλαβής της αίτησης ή της απάντησης και της επιστροφής των εγγράφων βαρύνουν το μέρος που επικαλείται το γεγονός αυτό. Μεταγενέστερες αιτήσεις, που έχουν το ίδιο αντικείμενο δεν αναστέλλουν την παραγραφή.

4. Αξίωση που έχει παραγραφεί δεν μπορεί πλέον να ασκηθεί, ούτε και υπό μορφή ανταγωγική ή κατ' ένσταση.

5. Με επιφύλαξη των διατάξεων που προαναφέρθηκαν, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο.

ΤΙΤΛΟΣ VI
ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 59.

Διακανονισμός των λογαριασμών μεταξύ των σιδηροδρόμων.

1. Ο σιδηρόδρομος, ο οποίος εισέπραξε είτε στην αφετηρία, είτε στην άφιξη τα τέλη ή κάθε άλλη απαίτηση που προκύπτει από τη σύμβαση μεταφοράς, οφείλει να καταβάλει στους ενδιαφερόμενους σιδηροδρόμους το μερίδιο που τους ανήκει.

Οι διατυπώσεις πληρωμής καθορίζονται με συμφωνίες μεταξύ των σιδηροδρόμων.

2. Με επιφύλαξη των δικαιωμάτων του απέναντι στον αποστολέα, ο σιδηρόδρομος αποστολής είναι υπεύθυνος για το κόμιστρο και τα άλλα τέλη, τα οποία δεν εισέπραξε, ενώ ο αποστολέας είχε αναλάβει την πληρωμή τους σύμφωνα με το άρθρο 15.

3. Αν ο σιδηρόδρομος προορισμού παραδώσει το εμπόρευμα χωρίς να εισπράξει τα τέλη και τις άλλες απαιτήσεις που προκύπτουν από τη σύμβαση μεταφοράς, είναι υπεύθυνος ως προς τούτο απέναντι στους σιδηροδρόμους που συμμετείχαν στη μεταφορά και απέναντι στους άλλους ενδιαφερόμενους.

4. Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής ενός από τους σιδηροδρόμους, η οποία διαπιστώνεται από το Κεντρικό Γραφείο ύστερα από αίτηση ενός από τους πιστωτές σιδηροδρόμους, οι συνέπειες ως προς τούτο βαρύνουν όλους τους άλλους σιδηροδρόμους που συμμετείχαν στη μεταφορά, κατ' αναλογία του μεριδίου τους στο κόμιστρο.

Το δικαίωμα αναγωγής απέναντι στο σιδηρόδρομο, του οποίου διαπιστώνεται η παράλειψη, διατηρείται.

Άρθρο 60.

Αναγωγή σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης.

1. Ο σιδηρόδρομος, ο οποίος κατέβαλε αποζημίωση για ολική ή μερική απώλεια ή για βλάβη, σε εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των σιδηροδρόμων, που συμμετείχαν στη μεταφορά, σύμφωνα με τις παρακάτω διατάξεις:

α) ο σιδηρόδρομος που προκάλεσε τη ζημιά είναι ως προς τούτο αποκλειστικά υπεύθυνος·

β) όταν η ζημιά προκλήθηκε από περισσότερους σιδηροδρόμους, ο καθένας απ' αυτούς ευθύνεται για τη ζημιά που προκάλεσε· αν η διάκριση είναι αδύνατη, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ τους σύμφωνα με το στοιχ. γ'·

γ) αν αποβαίνει αδύνατη η απόδειξη, ότι η ζημιά προκλήθηκε από έναν ή περισσότερους σιδηροδρόμους, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ όλων των σιδηροδρόμων που συμμετείχαν στη μεταφορά, με εξαίρεση εκείνους που αποδεικνύουν ότι η ζημιά δεν προκλήθηκε πάνω στις γραμμές τους· η κατανομή γίνεται κατ' αναλογία των χιλιομετρικών αποστάσεων της τιμολόγησης.

2. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός απ' αυτούς τους σιδηροδρόμους, το μερίδιο που βαρύνει αυτόν και δεν καταβλήθηκε απ' αυτόν κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων σιδηροδρόμων που συμμετείχαν στη μεταφορά, κατ' αναλογία των χιλιομετρικών αποστάσεων της τιμολόγησης.

Άρθρο 61.

Αναγωγή σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης.

1. Το άρθρο 60 εφαρμόζεται στην περίπτωση αποζημίω-

σης που καταβλήθηκε για υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης. Αν αυτή προκλήθηκε από περισσότερους σιδηροδρόμους, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ των σιδηροδρόμων αυτών κατ' αναλογία της διάρκειας καθυστέρησης πάνω στις γραμμές τους.

2. Οι προθεσμίες παράδοσης που καθορίζεται στο άρθρο 27 επιμερίζονται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

α) όταν συμμετείχαν δύο σιδηρόδρομοι στη μεταφορά:

1) η προθεσμία αποστολής επιμερίζεται στη μέση,

2) η προθεσμία μεταφοράς επιμερίζεται κατ' αναλογία των χιλιομετρικών αποστάσεων της τιμολόγησης·

β) όταν συμμετείχαν στη μεταφορά τρεις ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι:

1) η προθεσμία αποστολής επιμερίζεται στη μέση μεταξύ του σιδηροδρόμου αποστολής και του σιδηροδρόμου προορισμού.

2) η προθεσμία μεταφοράς επιμερίζεται μεταξύ όλων των σιδηροδρόμων:

— κατά το ένα τρίτο σε ίσα μέρη,

— κατά τα δύο τρίτα κατ' αναλογία των χιλιομετρικών αποστάσεων της τιμολόγησης.

3. Οι συμπληρωματικές προθεσμίες, τις οποίες δικαιούται ένας σιδηρόδρομος, παρέχονται στο σιδηρόδρομο αυτόν.

4. Ο χρόνος που τρέχει μεταξύ της παράδοσης του εμπορεύματος στο σιδηρόδρομο και του σημείου έναρξης της προθεσμίας αποστολής παρέχεται αποκλειστικά στο σιδηρόδρομο αποστολής.

5. Ο παραπάνω επιμερισμός λαμβάνεται υπόψη μόνο αν δεν τηρήθηκε η συνολική προθεσμία παράδοσης.

Άρθρο 62.

Διαδικασία αναγωγής.

1. Η νομιμότητα της πληρωμής που έγινε από το σιδηρόδρομο, ο οποίος ασκεί μία από τις αναγωγές που προβλέπονται στα άρθρα 60 και 61 δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από το σιδηρόδρομο, κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε από το δικαστήριο και ο τελευταίος αυτός σιδηρόδρομος, αφού κλητεύθηκε κατά το δέοντα τρόπο, μπόρεσε να παρέμβει στη δίκη. Ο δικαστής που έχει επιληφθεί της κύριας αγωγής καθορίζει τις προθεσμίες, σύμφωνα με τις συντρέχουσες πραγματικές περιστάσεις, για την επίδοση της κλήτευσης και για την παρέμβαση.

2. Ο σιδηρόδρομος, ο οποίος ασκεί την αναγωγή του, οφείλει να υποβάλει την αίτησή του σε μία μόνη και την αυτή δίκη κατά όλων των σιδηροδρόμων, με τους οποίους δεν προήλθε σε συμβιβασμό, με ποινή απώλειας της αναγωγής του κατά εκείνων, τους οποίους δεν κλήτευσε.

3. Ο δικαστής οφείλει να δικάσει με μια μόνη και την αυτή απόφαση πάνω σε όλες τις αναγωγές που έχει επιληφθεί.

4. Οι σιδηρόδρομοι στους οποίους ασκήθηκε αγωγή δεν μπορούν να ασκήσουν καμία αναγωγή εκ των υστέρων

5. Δεν μπορούν να εισαχθούν αναγωγές σε δίκη σχετική με αγωγή αποζημίωσης, η οποία ασκήθηκε από το δικαιούχο της σύμβασης μεταφοράς.

Άρθρο 63.

Αρμοδιότητα για τις αναγωγές.

1. Το δικαστήριο της έδρας του σιδηροδρόμου, κατά του οποίου ασκείται αναγωγή, είναι αποκλειστικά αρμόδιο για όλες τις παρόμοιες αγωγές.

2. Όταν η αγωγή στρέφεται κατά περισσότερων σιδηροδρόμων, ο αιτών σιδηρόδρομος έχει δικαίωμα να επιλέξει, μεταξύ των αρμόδιων δικαστηρίων σύμφωνα με την παρ. 1, το δικαστήριο στο οποίο θα υποβάλει την αγωγή του.

Άρθρο 64.

Συμφωνίες σχετικά με τις αναγωγές.

Οι σιδηρόδρομοι μπορούν με συμφωνίες να καθιερώσουν αμοιβαία παρεκκλίσεις από τις διατάξεις σχετικά με τις αναγωγές του παρόντος τίτλου, με εξαίρεση την αναγωγή του άρθρου 62, παρ. 5.

ΤΙΤΛΟΣ VII

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 65.

Παρεκκλίσεις προσωρινού χαρακτήρα.

1. Αν η οικονομική και δημοσιονομική κατάσταση, ενός Κράτους είναι τέτοια ώστε να προκαλεί σοβαρές δυσχέρειες για την εφαρμογή του τίτλου VI, κάθε Κράτος μπορεί να καθιερώσει παρεκκλίσεις στα άρθρα 15, 17 και 30 αποφασίζοντας, για ορισμένες μεταφορές, ότι:

α) οι αποστολές με αφετηρία το Κράτος αυτό πρέπει να προπληρώνονται:

1) μέχρι τα σύνορά του ή

2) τουλάχιστο μέχρι τα σύνορά του·

β) οι αποστολές με προορισμό το Κράτος αυτό πρέπει να προπληρώνονται κατά την αποστολή:

1) τουλάχιστο μέχρι τα σύνορά του, εφόσον το Κράτος αποστολής δεν έχει καθιερώσει τον περιορισμό που προβλέπεται στο στοιχ. α' 1 ή

2) το πολύ μέχρι τα σύνορά του·

γ) οι αποστολές με προέλευση ή προορισμό το Κράτος αυτό δεν μπορούν να επιβαρυνθούν με απότιση και ότι δεν γίνονται δεκτές προκαταβολές ή ότι οι αποτίσεις και οι προκαταβολές δεν γίνονται δεκτές παρά μέσα σε ορισμένα όρια·

δ) ο αποστολέας δεν μπορεί να τροποποιήσει τη σύμβαση μεταφοράς όσον αφορά τη χώρα προορισμού, την προπληρωμή και την απότιση.

2. Υπό τους αυτούς όρους, τα Κράτη μπορούν να εξουσιοδοτήσουν τους σιδηροδρόμους να καθιερώσουν παρεκκλίσεις από τα άρθρα 15, 17, 30 και 31 αποφασίζοντας, στις αμοιβαίες μεταφορές τους, ότι:

α) οι διατάξεις σχετικά με την πληρωμή των τελών θα καθορίζονται ειδικά μετά από συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων σιδηροδρόμων· παρά ταύτα, οι διατάξεις αυτές δεν μπορούν να ορίζουν τρόπους που δεν προβλέπονται στο άρθρο 15·

β) ορισμένες μεταγενέστερες εντολές δεν θα γίνονται δεκτές.

3. Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο.

Τα μέτρα που απαριθμούνται στην παρ. 1 θέτονται σε ισχύ το νωρίτερο με την παρέλευση προθεσμίας οκτώ ημερών, η οποία υπολογίζεται από την ημερομηνία του εγγράφου με το οποίο το Κεντρικό Γραφείο γνωστοποίησε τα μέτρα αυτά στα άλλα Κράτη.

Τα μέτρα που απαριθμούνται στην παρ. 2 θέτονται σε ισχύ το νωρίτερο με την παρέλευση προθεσμίας δύο ημερών, η οποία υπολογίζεται από την ημερομηνία δημοσίευσης τους στα ενδιαφερόμενα Κράτη.

4. Οι αποστολές που βρίσκονται καθ' οδόν δε θίγονται από τα μέτρα αυτά.

Άρθρο 66.

Παρεκκλίσεις.

Οι διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων δεν μπορούν να υπερισχύσουν των διατάξεων που ορισμένα Κράτη καλούνται να εισάγουν στις μεταξύ τους μεταφορές, σε εφαρμογή ορισμένων Συνθηκών, όπως των Συνθηκών σχετικά με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα και την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

Προσάρτημα Ι

(Άρθρα 4 και 5)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (RID)

Το Προσάρτημα αυτό έχει τη διατύπωση που θα αποφασί-

σει η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, σύμφωνα με το άρθρο 69, παρ. 4 της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων με το σιδηρόδρομο (CIM) της 7ης Φεβρουαρίου 1970, για το Διεθνή Κανονισμό για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με το σιδηρόδρομο (RID). Παράρτημα I στη CIM. Η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων θα αποφασίσει επίσης τις αναγκαίες συντακτικές προσαρμογές προς τη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980.

Προσάρτημα II

('Αρθρο 8, παρ. 1)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΒΑΓΟΝΙΩΝ (RIP)

Το Προσάρτημα αυτό έχει τη διατύπωση που θα αποφασίσει η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, σύμφωνα με το άρθρο 69, παρ. 4 της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων με το σιδηρόδρομο (CIM) της 7ης Φεβρουαρίου 1970, για το Διεθνή Κανονισμό για τη μεταφορά ιδιωτικών βαγονιών (RIP). Παράρτημα IV στη CIM.

Η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων θα αποφασίσει επίσης τις αναγκαίες συντακτικές προσαρμογές προς τη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980.

Προσάρτημα III

('Αρθρο 8, παρ. 2)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (RICO)

Το Προσάρτημα αυτό έχει τη διατύπωση που θα αποφασίσει η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων, σύμφωνα με το άρθρο 69, παρ. 4 της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων με το σιδηρόδρομο (CIM) της 7ης Φεβρουαρίου 1970, για το Διεθνή Κανονισμό για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (RICO). Παράρτημα V στη CIM.

Η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων θα αποφασίσει επίσης τις αναγκαίες συντακτικές προσαρμογές προς τη Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980.

Προσάρτημα IV

('Αρθρο 8, παρ. 3)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΕΜΑΤΩΝ ΕΞΠΡΕΣ (RIEX)

1. Σαν δέματα εξπρές θεωρούνται εκείνα μόνο τα εμπορεύματα, τα οποία μεταφέρονται κατά τρόπο ιδιαίτερα γρήγορο σύμφωνα με τους όρους ενός διεθνούς τιμολογίου.

Γίνονται δεκτά ως δέματα εξπρές μόνο τα εμπορεύματα, τα οποία μπορούν να φορτωθούν κανονικά στη σκευοφόρο των επιβατικών αμαξοστοιχιών. Τα διεθνή τιμολόγια μπορούν να καθιερώσουν παρεκκλίσεις από τον κανόνα αυτόν.

2. Αποκλείονται από τη μεταφορά σαν δέματα εξπρές τα αντικείμενα που αναφέρονται στο άρθρο 4 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Οι ύλες και τα αντικείμενα που κατονομάζονται στον RID ή όσα περιλαμβάνονται σε Συμφωνίες ή Τιμολογιακές Διατάξεις που συνάπτονται σύμφωνα με το άρθρο 5, παρ. 2 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, γίνονται δεκτά προς μεταφορά σαν δέματα εξπρές μόνο αν αυτή η μορφή μεταφοράς προβλέπεται ρητά από τον RID ή από τις προαναφερθείσες Συμφωνίες ή Τιμολογιακές Διατάξεις. Τα διεθνή τιμολόγια καθορίζουν αν και άλλα εμπορεύματα μπορούν επίσης να αποκλειστούν από τη μεταφορά ή να γίνουν δεκτά με όρους.

3. Τα δέματα εξπρές μπορούν να παραδίδονται προς μεταφορά με έγγραφο διαφορετικό απ' αυτό που καθορίζεται σε εφαρμογή του άρθρου 12, παρ. 2 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Το χρησιμοποιούμενο υπόδειγμα και οι εγγραφές, που θα πρέπει να γίνονται ή θα μπορούν να γίνονται πάνω σ' αυτό, καθορίζονται από τα διεθνή τιμολόγια. Το έγγραφο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει υποχρεωτικά:

α) την ένδειξη των σταθμών αποστολής και προορισμού·

β) το όνομα και τη διεύθυνση του αποστολέα και του παραλήπτη·

γ) την ένδειξη του εμπορεύματος·

δ) τον αριθμό των δεμάτων και την περιγραφή της συσκευασίας·

ε) την αναλυτική απαρίθμηση των απαιτούμενων εντύπων από τις Τελωνειακές ή τις άλλες Διοικητικές Αρχές, τα οποία επισυνάπτονται στο έγγραφο μεταφοράς.

4. Τα δέματα εξπρές πρέπει να μεταφέρονται με γρήγορα μέσα στις προθεσμίες που προβλέπονται στα διεθνή τιμολόγια. Οι προθεσμίες παράδοσης πρέπει, οπωσδήποτε, να είναι μικρότερες από τις προθεσμίες που ισχύουν στις μεταφορές με μεγάλη ταχύτητα.

5. Τα διεθνή τιμολόγια μπορούν επίσης να προβλέψουν την καθιέρωση παρεκκλίσεων από τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, οι οποίες να είναι άλλες από τις αναφερόμενες παραπάνω. Δεν επιτρέπεται όμως η παρέκκλιση από τα άρθρα 35 μέχρι 38, 40 μέχρι 42, 44 και 47 μέχρι 58 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

6. Αν οι προαναφερθείσες διατάξεις δεν ταυτίζονται με τις διατάξεις των διεθνών τιμολογίων, εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες στη μεταφορά των δεμάτων εξπρές.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ

Της όγδοης Αναθεωρητικής Διάσκεψης των διεθνών Συμβάσεων σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) και επιβατών και αποσκευών (CIV).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 69 της διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) του άρθρου 64 της διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και αποσκευών (CIV), αμφότερων με ημερομηνία 7 Φεβρουαρίου 1970, και του άρθρου 27 της Συμπληρωματικής Σύμβασης σχετικά με την ευθύνη του σιδηρόδρομου για θάνατο και τραυματισμούς επιβατών, της 26 Φεβρουαρίου 1966, η Ελβετική Κυβέρνηση συγκάλεσε Διάσκεψη για την αναθεώρηση των Συμβάσεων αυτών.

Η Διάσκεψη έλαβε χώρα στη Βέρνη από 30 Απριλίου μέχρι 9 Μαΐου 1980.

'Ελαβαν μέρος οι ακόλουθοι:

I. Αντιπρόσωποι των Κρατών—Μελών των Συμβάσεων της 7ης Φεβρουαρίου 1970.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ (ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ):

MM. Beck G., Directeur ministériel au Ministère fédéral des Transports:
Thiers J., Conseiller ministériel au Ministère féféral des Transports;
Klingsporn B., Conseiller ministériel au Ministère fédéral de la Justice;
Burgmann M., Directeur gouvernemental au Ministère fédéral des Transports.

ΑΥΣΤΡΙΑ

MM. Wild H., Directeur général au Ministère fédéral des Transports;
Peschorn O., Conseiller ministériel au Ministère fédéral des Transports;
Schütz W., Conseiller supérieur au Ministère fédéral de la Justice;
Winkler H., Conseiller de légation au Ministère fédéral des Affaires étrangéres;
Kafka G., Commissaire au Ministère fédérél des Transports.

ΒΕΛΓΙΟ

S. Exc. M. Erik Bal, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Belgique en Suisse;

MM. De Roover P., Inspecteur principal à l'Admistration des Transports du Ministère des Communications;
Compère J., Conseiller juridique près la SNCB;
De Vidts B., Expert juridique au Ministère des Affaires étrangères.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

MM. Valkov V., Vice-ministre des Transports:
Petkov A., Vice-directeur général des BDZ:
Koltchev S., Spécialiste en chef au Ministère des Transports.

ΔΑΝΙΑ

MM. Jenstrup S.A., Directeur à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois;
Larsen S., Juriste près la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat danois.

ΙΣΠΑΝΙΑ

MM. de Yturriaga J.A., Sous-directeur général de la Coopération terrestre, maritime et aérienne au Ministère des Affaires étrangères;
Gonzalez L., Sous-directeur général de la Coopération internationale au Ministère des Transports et Communications;
Lopez-Aguilar J.M., Seprétaire près l'Ambassade d'Espagne à Berne;

Mme Guzman M.A., Chef de la Section des Affaires bilatérales au Ministère des Transports et Communications;

MM. Morua A.L., Expert à l'Institut d'Etudes des Transports et Communications, Ministère des Transports et Communications;
de Otaola P., Directeur général des Transports terrestres au Ministère des Transports et Communications;

Mme Huicio A., Expert à l'Institut supérieur des Transports et Communications, Ministère des Transports et Communications;
M. Rodriguez B., Sous-directeur de Département à la RENFE, Direction commerciale.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

M.M. Roto P., Suppléant du Directeur des Chemins de fer de l'Etat de Finlande;
Laukkasuo S., Premier Secrétaire près l'Ambassade de Finlande à Berne.

ΓΑΛΛΙΑ

S. Exc. M. Gilles Curien, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France en Suisse;

MM. Valadas A., Premier Conseiller près l'Ambassade de France à Berne, adjoint au Perésident de la Délégation française;
Surbiguet M., Conseiller juridique au Ministère des Affaires étrangères, Direction des Affaires juridiques;

Mme Roy A., Administrateur civil au Ministère des Affaires étrangères;

MM. Béraudo J.-P., Magistrat au Bureau du droit international du Ministère de la Justice;
Barbé P., Inspecteur des Impôts, Ministère du Budget;
Gauthier A., Administrateur civil au Ministère des Transports;
Allégret M., Inspecteur principal à la Direction juridique de la SNCF;
Schibler H., Inspecteur divisionnaire à la Direction commerciale marchandises de la SNCF;
Duperrier A., Ingénieur principal adjoint à la Direction commerciale voyageurs de la SNCF.

ΕΛΛΑΔΑ

S. Exc. M. Alexandre Demetropoulos, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Hellénique en Suisse;

MM. Papadakis T., Conseiller commercial près l'Ambassade de la République Hellénique à Berne;
Kosteas E., Chef de division aux Chemins de fer helléniques.

ΟΥΓΓΑΡΙΑ

MM. Szücs Z., Chef de la Division ferroviaire principale du Ministère des Commeunications et des Postes, Directeur général des MAV;
Zelenay K., Conseiller supérieur, Chef de section au Ministère des Communications et des Postes; Division ferroviaire principale;
Pal J., Conseiller juridique au Ministère des Communications et des Postes; Division ferroviaire principale.

ΙΡΑΚ

MM. Al-Shakrchi T., Président des Chemins de fer de la République irakienne;
Tawfeek Y., Directeur général du Transport et de l'Exploitation des IRR;
Ahmed W., Interprète aux IRR.

ΙΡΑΝ

MM. Alizadeh S.Y., Sous-Secrétaire d'Etat aux Voies et Transports et Président des RAI;
Achari M., Chef de l'exploitation aux RAI;
Kazarian A., Expert aux RAI.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Miss I. Howard, Fonctionnaire principal adjoint au Département du Transport;

MM. Deady J., Secrétaire près l'Ambassade d'Irlande à Berne;
O'Connor T.A., Directeur du Département international (Coras Iompair Eireann).

ΙΤΑΛΙΑ

MM. Ferretti M., Dirigeant général aux Chemins de fer italiens de l'Etat;
Sessa G., Dirigeant supérieur au Service commercial et du trafic des Chemins de fer italiens de l'Etat.

ΛΙΒΑΝΟΣ

M. Itani A.C., Conseiller près l'Ambassade du Liban à Berne.

ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΪΝ

M. Beck B., Directeur de l'Office de l'Industrie et des Métiens du Gouvernement de la Principauté.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

M. Kasel C., Commissaire du Gouvernement près la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois;
Logelin R., Premier Conseiller de Gouvernement honoraire du Ministère des Transports.

ΜΑΡΟΚΟ

S. Exc. M. Mohamed Bennani-Smires, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume de Maroc en Suisse;

MM. Temri M., Ingénieur en chef à l'Office national des Chemins de fer marocains;
Bennis A., Premier Secrétaire près l'Ambassade du Royaume du Maroc à Berne.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

S. Exc. M. Erik Colban, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume de Norvège en Suisse;

MM. Fälun K., Directeur aux NSB;
Hagen T., Avocat aux NSB.

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

S. Exc. M. Herman Cornelis Jorissen, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire du Royaume des Pays-Bas en Suisse;

MM. Glazenburg S., Directeur adjoint de la politique internationale des Transports, Ministère des Transports et des Travaux publics;
Hamaeckers H., Inspecteur au Ministère des Finances;

Mmes Hosman R.C., Expert au Ministère des Transports et des Travaux publics;
Kappeyne van de Coppello M.S., Expert juridique au Ministère des Affaires étrangères;

M. van der Brugghen E., Chef de la Division juridique du NS.

ΠΟΛΩΝΙΑ

MM. August W., Directeur de Département au Ministère des Communications;
Stepniewski Z., Spécialiste supérieur au Ministère des Communications.

ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

MM. Gerber H., Suppléant du Ministre des Transports;
Kolloch V., Chef de l'Office des Tarifs au Ministère des Transports;
Krink L., Chef de section au Ministère des Transports;
Bork F., Chef de division à l'Office des Tarifs du Ministère des Transports.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

S. Exc. M. Dan Enachescu, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Socialiste de Roumanie en Suisse;

MM. Prapa D., Chef de l'Office juridique et d'arbitrage du Ministère des Transports et Télécommunications;
Culicov E., Ingénieur principal au Ministère des Transports et Télécommunications;
Dascalescu G., Conseiller au Ministère des Transports et Télécommunications;
David G., Economiste au Ministère des Transports et Télécommunications;
Ionescu V.C., Economiste au Ministère des Transports et Télécommunications.

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

MM. Payne B.A. Chef de Division à la Direction du Transport international du Département du Transport;
Bellis R., Conseiller juridique au Département de l'Environnement;
Harding E., Conseiller juridique principal à la Direction des BR;
Baker M., Conseiller juridique à la Direction des BR;
Hammond F., Directeur adjoint du Trafic à la Sealink UK Ltd.;
Worley M., Fonctionnaire du Trafic international BR.

ΣΟΥΗΔΙΑ

MM. Nordström C., Directeur des affaires juridiques auprès des Chemins de fer de l'Etat suédois;
Weidslam A., Conseiller à la Cour suprême;
Iacobaeus A.G., Juge assesseur au Ministère de la Justice.

ΕΛΒΕΤΙΑ

MM. Trachsel P., Directeur de l'Office fédéral des Transports;
Vaney F.-C., Chef du Service des tarifs et du trafic à l'Office fédéral des Transports;

Mme von Grünigen M., Chef de section diplomatique au Département fédéral des Affaires étrangères;

MM. Monney M., Adjoint au Chef du Service des tarifs et du trafic à l'Office fédéral des Transports;
Ritz A., Collaborateur diplomatique au Département fédéral des Affaires étrangères;
Spitzli H.R., Directeur, DANZAS S.A., Bâle;
Rindlisbacher G., Adjoint près la Division du Contentieux de la Direction générale des CFF.

ΣΥΡΙΑ

MM. El Hassan F., Directeur général des Chemins de fer Syriens;
Mardirossian W., Directeur général adoint des Chemins de fer Syriens.

ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑ

MM. Blazek L., Vice-ministre des Transports;
Sir. J., Directeur du Département international au Ministère fédéral des Transports;
Slezák Z., Directeur du Département des Finances au Ministère fédéral des Transports;
Capek J., Conseiller supérieur au Ministère fédéral des Transports;
Chroust J., Conseiller supérieur au Ministère fédéral des Transports;
Roucka B., Troisième Secrétaire au Ministère des Affaires étrangères;
Hejl L., Fonctionnaire au Ministère fédéral des Finances;
Coufal V., Expert spécialiste au Ministère fédéral du Commerce extérieur.

ΤΥΝΗΣΙΑ

S. Exc. M. Taoufik Smida, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Tunisie en Suisse;

MM. Tounsi F., Premier Secrétaire près l'Ambassade de Tunisie à Berne;
Zlitni S., Ingénieur, Chef du Service du chemin de fer au Ministère des Transports et des Communications;
Cheour M., Directeur général technique de la SNCFT.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

S. Exc. M. Milié Bugarcic, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie en Suisse;

MMme Petrovic S., Conseiller, Expert du Droit des transports internationaux aux JZ;

MM. Cvetkovic B., Conseiller supérieur au Comité fédéral des transports et communications;
Obucina T., Conseiller de l'Ambassade de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à Berne.

II. Εκπρόσωποι Διεθνών Οργανισμών:

α) Διεθνείς Κυβερνητικοί Οργανισμοί:

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (ΕΟΚ):

M. Blanc J., Administrateur Principal à la Direction général des Transports.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (OSJD):

M. Batkowski S., Président du Comité.

β) Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί:

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (CCI):

M.M. Chapuis R., Attaché aux Services des transports de Nestlé World Trade Corporation, Vevey (Suisse);
Guéret Ph., Attaché à la Direction des Transports de la Chambre Syndicale de la Sidérurgie Française, Paris.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (UIC):

Εκπροσωπήθηκε από τη Διεθνή Επιτροπή των δια σιδηροδρόμου Μεταφορών (CIT).

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (CIT):

M.M. Bertherin E., Chef de la Division du Contentieux des CFF, Secrétaire du CIT;
Norelius P., Directeur aux SO;
Dusak W., Conseiller de Direction à la Direction général des DeBB.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΤΩΝ ΣΥΛΛΟΓΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ (FIATA):

M. Joss P., Vice-directeur DANZAS S.A., Bâle.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΤΩΝ (IVT):

M.M. Spera K., Président;
l'Eplattenier L., Vice-président;
Schumann W., Vice-président.

III. Κεντρικό Γραφείο των διεθνών δια σιδηροδρόμου μεταφορών (OCTI):

M.M. Amberg H., Directeur général;
Baudry P., Vice-directeur général.

Γραμματεία της Διάσκεψης:

M.M. Matyassy Z., Conseiller;
Yéretzian K., Conseiller;
Ingold M., Conseiller;
Mutz C., Conseiller adjoint;
Mme Lehmann M., Deuxième Secrétaire;
M. Héritier J. J., Chef des Services administratifs.

Διερμηνείς:

Mmes Sialm M.-L.
Vaucher V.

IV. Κράτη μέλη των Συμβάσεων CIM και CIV του 1970, τα οποία δεν έλαβαν μέρος:

Αλγερία, Πορτογαλία, Τουρκία.

V. Κράτη μη μέλη των Συμβάσεων CIM και CIV του 1970, τα οποία προσκλήθηκαν στη Διάσκεψη:

Αλβανία, Σαουδική Αραβία, Ινδία, Ιορδανία, Πακιστάν, Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών.

Η Διάσκεψη εξέλεξε:

α) Πρόεδρο:

τον κ. Trachsel P., πρώτο αντιπρόσωπο της Ελβετίας.

β) Αντιπροέδρους:

τους κ.κ. Valkov V., πρώτο αντιπρόσωπο της Βουλγαρίας
Ferretti M., πρώτο αντιπρόσωπο της Ιταλίας
την Α.Ε. Bennani - Smires M. Mohamed, πρώτο αντιπρόσωπο του Μαρόκου.
τον κ. Nordeström C., πρώτο αντιπρόσωπο της Σουηδίας.

Η Διάσκεψη σύστησε επτά Επιτροπές, των οποίων τα γραφεία συγκροτήθηκαν ως εξής:

Επιτροπή I: Έλεγχος των πληρεξουσιοτήτων

Πρόεδρος: Α.Ε. κ. E. Colban (Νορβηγία)
Αντιπρόεδρος: Α.Ε. κ.Α. Δημητρόπουλος (Ελλάδα)
κ.J. Capek (Τσεχοσλοβακία).

Επιτροπή II: Θεσμικά θέματα:

Πρόεδρος: κ. M. Burgmann (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας).
Αντιπρόεδρος: κ. Z. A. de Yturriaga (Ισπανία)
κ. W. August (Πολωνία)

Επιτροπή III: Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIV:

Πρόεδρος: κ. F.-C. Vaney (Ελβετία)
Αντιπρόεδρος: κ. K. Zelenay (Ουγγαρία)
κ.B.A. Payne (Ενωμένο Βασίλειο).

Επιτροπή IV: Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIM:

Πρόεδρος: Κα S. Petrovic (Γιουγκοσλαβία)
Αντιπρόεδρος: κ. O. Peschorn (Αυστρία)
κ. J. Compère (Βέλγιο)

Επιτροπή V: Κοινά θέματα CIV και CIM:

Πρόεδρος: κ. S. Glazenburg (Κάτω Χώραι)
Αντιπρόεδρος: κ. P. Roto (Φινλανδία)
κ. D. Prapa (Ρουμανία)

Επιτροπή VI: Γενικά θέματα:

Πρόεδρος: κ. F. Bork (Λαϊκή Δημοκρατία Γερμανίας)
Αντιπρόεδρος: Δίς I. Howard (Ιρλανδία)
κ.F. El Hassan (Συρία)

Επιτροπή VII: Γαλλική Σύνταξη:

Πρόεδρος: κ.Α. Gauthier (Γαλλία)
Αντιπρόεδρος: κ. C. Kasel (Λουξεμβούργο).

Η Διάσκεψη έλαβε για βάση των συζητήσεών της:

α) την ημερήσια διάταξη που εγκρίθηκε από τη Διάσκεψη.

β) το σχέδιο της «Σύμβασης σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)», συμπεριλαμβανομένων του «Πρωτοκόλλου σχετικά με τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακρατικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)» και των «Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με το συμβόλαιο της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV)» (Παράρτημα Α) και των «Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με το συμβόλαιο της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)» (Παράρτημα Β).

γ) τη γενική έκθεση του Κεντρικού Γραφείου των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών αναφορικά με τις προπαρασκευαστικές εργασίες ενόψει της 8ης Αναθεωρητικής Διάσκεψης των διεθνών Συμβάσεων της 7ης Φεβρουαρίου 1970, σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) και επιβατών και αποσκευών (CIV), όπως επίσης και της Συμπληρωματικής Σύμβασης στη CIV της 26ης Φεβρουαρίου 1966·

δ) την έκθεση της Διοικητικής Επιτροπής σχετικά με τη συνοπτική δραστηριότητά της κατά την περίοδο 1976 μέχρι 1980·

ε) την πρόταση για τον καθορισμό της σύνθεσης της Διοικητικής Επιτροπής του Κεντρικού Γραφείου κατά την πενταετή περίοδο 1981 μέχρι 1985·

στ) την έκθεση της Διοικητικής Επιτροπής αναφορικά με τον καθορισμό των ανώτατων κατά χιλιόμετρο ορίων των συνεισφορών των συμβλημένων Κρατών στις δαπάνες του Κεντρικού Γραφείου για την πενταετή περίοδο 1981 μέχρι 1985.

Λαμβανομένων υπόψη των συζητήσεων κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης, όπως αυτές αναγράφονται στα πρακτικά των Επιτροπών, όπως και στα αντίστοιχα των ολομελειακών συνόδων, η Διάσκεψη αποφάσισε να υποβάλει για υπογραφή από τους πληρεξούσιους των Κρατών, τη «Διεθνή Σύμβαση σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)», συμπεριλαμβανομένων του Πρωτοκόλλου σχετικά με τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακρατικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) και των «Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV)» (Παράρτημα Α) και των «Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)» (Παράρτημα Β).

Οι συντακτικές Επιτροπές για την πραγματοποίηση των επίσημων μεταφράσεων των εγγράφων, που προέκυψαν από την 8η Αναθεωρητική Διάσκεψη, στη γερμανική, αγγλική, αραβική, ιταλική και ολλανδική γλώσσα θα συγκληθούν από το Κεντρικό Γραφείο μετά τη λήξη της Διάσκεψης.

Εξάλλου, η Διάσκεψη αποφάσισε:

1. Την αποδοχή της έκθεσης της Διοικητικής Επιτροπής σχετικά με τη συνολική δραστηριότητά της κατά την περίοδο 1976 μέχρι 1980.

2. Τον ορισμό των παρακάτω Κρατών για τη συγκρότηση της Επιτροπής κατά την πενταετή περίοδο 1981 μέχρι 1985.

Προεδρείο: Ελβετία (μόνιμο μέλος).

Κράτη, για τα οποία ανανεώθηκε η εντολή: Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, Ισπανία, Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Νέα Κράτη: Φινλανδία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιράκ, Ιταλία, Βέλγιο, Μαρόκο.

3. Τον καθορισμό των ανώτατων ανά χιλιόμετρο ορίων των συνεισφορών των συμβλημένων Κρατών στις δαπάνες του Κεντρικού Γραφείου για την πενταετή περίοδο 1981 μέχρι 1985, ως εξής:

—σε 8,00 ελβετικά φράγκα για τη CIM, και
—σε 7,50 ελβετικά φράγκα για τη CIV.

4. Την ανάθεση στο Κεντρικό Γραφείο της μελέτης του προβλήματος των συμπληρωματικών διατάξεων και των θεμάτων που βρίσκονται σε συνάρτηση με αυτές, για την υποβολή, αν συντρέχει περίπτωση, στα αρμόδια όργανα των μεταβολών που θα επέλθουν στη Σύμβαση.

5. Την ανάθεση στο Κεντρικό Γραφείο της μελέτης του προβλήματος της ευθύνης στην περίπτωση της μη τήρησης του δρομολογίου, της ευθύνης για τις αποσκευές χειρός και, αν συντρέχει περίπτωση, και για άλλα περιστατικά, όπως επίσης και για τα θέματα που βρίσκονται σε συνάρτηση με αυτά, για την υποβολή, αν συντρέχει περίπτωση, στα αρμόδια όργανα, των μεταβολών που θα επέλθουν στη Σύμβαση.

6. Την ανάθεση στο Κεντρικό Γραφείο της μελέτης του προβλήματος που θα προκύψει από την ενδεχόμενη εισαγωγή συμπληρωματικών γλωσσών εργασίας, κυρίως της αγγλικής και αραβικής, για την υποβολή έκθεσης στα αρμόδια όργανα.

Προς πιστοποίηση των παραπάνω, οι υπογράφομενοι έθεσαν την υπογραφή τους στην παρούσα Τελική Πράξη.

Έγινε στη Βέρνη, στις εννιά Μαΐου χίλια εννιακόσια ογδόντα σε ένα μόνο αντίτυπο, το οποίο θα παραμείνει κατατεθειμένο στα αρχεία της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, αυθεντικό αντίγραφο του οποίου θα δοθεί σε κάθε Κράτος που εκπροσωπήθηκε στη Διάσκεψη.

Ακολουθούν οι υπογραφές.

Άρθρο δεύτερο.

Τα προσαρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ της Σύμβασης COTIF, τα οποία θα συνταχθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται σ' αυτά, θα κυρωθούν με υπουργική απόφαση, δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο τρίτο.

Ο όρος «Σύμβαση COTIF», που αναφέρεται στον παρόντα νόμο, περιλαμβάνει:

α) την κυρίως Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF),

β) το Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις Διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF),

γ) το Παράρτημα Α «Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV)»,

δ) το Παράρτημα Β «Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)»,

ε) το Προσάρτημα Ι «Κανονισμός για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID)»,

στ) το Προσάρτημα ΙΙ «Κανονισμός για τη Διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά ιδιωτικών βαγονιών (RIP)»,

ζ) το Προσάρτημα ΙΙΙ «Κανονισμός για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS) (RICO)»,

η) το Προσάρτημα ΙV «Κανονισμός για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά δεμάτων εξπρές (RIEX)».

Άρθρο τέταρτο.

Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ του γαλλικού και του ελληνικού κειμένου της Σύμβασης COTIF κατισχύει το γαλλικό κείμενο.

Άρθρο πέμπτο.

Η ισοτιμία μεταξύ της προβλεπόμενης στη Σύμβαση COTIF λογιστικής μονάδας και της δραχμής θα καθορίζεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς σιδηροδρομικές διατάξεις για

τη μετατροπή ξένων συναλλαγμάτων και με βάση την τιμή μετατροπής που θα ορίζει κάθε φορά η Τράπεζα της Ελλάδος.

Άρθρο έκτο.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης COTIF κυρώνονται και τίθενται σε ισχύ ως εξής:

α) εφόσον αυτές έχουν αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση του άρθρου 6 της «Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές», σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 2 αυτής, με προεδρικό διάταγμα,

β) εφόσον αυτές έχουν αποφασισθεί από την Αναθεωρητική Επιτροπή του άρθρου 8, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 3 της παραπάνω Σύμβασης, με υπουργική απόφαση, δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως,

γ) εφόσον αυτές έχουν αποφασισθεί από τις επιτροπές εμπειρογνωμόνων και αφορούν στα προσαρτήματα I, II και III της Σύμβασης COTIF, με υπουργική απόφαση, δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο έβδομο.

Αρμόδιος για την πρόταση έκδοσης προεδρικών διαταγμάτων και την έκδοση υπουργικών αποφάσεων, που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο, είναι ο Υπουργός Συγκοινωνιών, εκτός αν η αρμοδιότητα αυτή έχει εκχωρηθεί στον Υφυπουργό Συγκοινωνιών.

Άρθρο όγδοο.

Την Ελλάδα στις συνόδους των οργάνων που αναφέρονται στο άρθρο 5 της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εκπροσωπεί ο ΟΣΕ. Ο ΟΣΕ ορίζεται επίσης ως αρμόδιος για την καταβολή του μεριδίου της ελληνικής συνεισφοράς στα έξοδα του κεντρικού γραφείου, που προβλέπεται από το παραπάνω αναφερόμενο άρθρο 5 της σύμβασης, και γενικότερα για κάθε θέμα που αφορά τη σύμβαση COTIF, με εξαίρεση τα θέματα που αφορούν σε τροποποιήσεις ή συμπληρώσεις της σύμβασης για τα οποία θα πρέπει να προηγείται έγκριση του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

Άρθρο ένατο.

Οι συμπληρωματικές διατάξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 7 του παραρτήματος Α (CIV) και του παραρτήματος Β (CIM) της Σύμβασης COTIF, θα κυρώνονται με υπουργική απόφαση, μη δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο δέκατο.

Η γνωστοποίηση της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της Σύμβασης COTIF όπως αποφασίσθηκε, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 24 παρ. 1 αυτής, θα γίνει με υπουργική απόφαση δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο ενδέκατο.

Με την έναρξη ισχύος της Σύμβασης COTIF, καταργείται κάθε άλλη διάταξη, που ανάγεται σε θέματα, τα οποία ρυθμίζονται απ' αυτή ή είναι αντίθετα απ' αυτή.

Άρθρο δωδέκατο.

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 29 Απριλίου 1986

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΓΙΩΡΓΟΣ Δ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 30 Απριλίου 1986

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ